

Drive



**PLAYBOY
SPECIAL**
Edition

DER **PLAYBOY** MOBILITY-GUIDE

Der **WELT-** Veränderer

*Genial, verehrt, gefürchtet:
Wie Tesla-Chef
ELON MUSK
unser Leben
revolutioniert*

PLUS:

*Porsche Mission R: Testfahrt im
Rennwagen der Zukunft*

10 Menschen, die uns bewegen

Das schnellste Serienauto der Welt

*Cars & Curves: Die erotischen
Bilderwelten des Fotografen Riocam*

Formel-1-Chef Stefano Domenicali

*Große Klasse: Die sieben
besten Luxus-SUVs*

UNWIDERSTEHLICH. JEDE KURVE EIN VERGNÜGEN!



RSQ8

Signature Edition®

ABT®

ABT RSQ8 Signature Edition · Verbrauchswerte in l/100 km (die angegebenen Verbrauchswerte beziehen sich auf das Serienfahrzeug):
innerorts 17,5 – 17,2, außerorts 9,3 – 9,2, kombiniert 12,3 – 12,1; CO₂-Emissionen kombiniert: 281 – 276 g/km.
Abbildung zeigt Individualisierungsmaßnahmen nach den Regelungen der StVZO für Änderungen an in Verkehr befindlichen Fahrzeugen.

WWW.ABT-SPORTSLINE.DE

ABT Sportsline GmbH · Johann-Abt-Straße 2 · D-87437 Kempten

Menschen mit besonderem DRIVE

Auf dem Mars soll also alles enden. Bevor er aber die Erde für immer verlassen will, gibt es für den großen Hightech-Revolutionär hier noch einiges zu tun. Etwa in Brandenburg. Dort, im Speckgürtel Berlins, stampfte Elon Musk, Tesla-Chef und inzwischen der reichste Mensch auf dem Planeten, gerade erst eine seiner gigantischen Autofabriken aus dem Boden. Und das in Rekordzeit. Schneller, weiter, extremer. Das Leben und Wirken des exzentrischen Unternehmers, der mit dem Online-Bezahlanbieter PayPal erst zum Multimillionär und mit dem Bau von Elektroautos schließlich zum Messias der Automobilbranche wurde, kennt im Prinzip nur Superlative.

Tesla, SpaceX, Starlink, Twitter. Für Elon Musk scheint nichts undenkbar und nichts unmöglich. Ein eigenes Raumschiff soll ihn irgendwann zum Roten Planeten bringen. „Ich will auf dem Mars sterben“, sagt der Raketenbauer immer wieder, „nur nicht bei der Landung.“ Aber auch für den Krieg in der Ukraine hat der Mann mit den großen Visionen und dem noch gewaltigeren Ego eine Lösung parat: „Ich fordere hiermit Wladimir Putin zu einem Kampf

Mann gegen Mann heraus“, teilte der 50-Jährige kurz nach Kriegsbeginn via Twitter mit. Wer von beiden das Duell gewinne, so der sendungsbewusste Selfmade-Milliardär, dürfe darüber bestimmen, wie es mit der Ukraine weitergehe. Es sind aber auch genau solche Äußerungen, die Musk für viele nicht zum genialen Weltverbesserer machen, sondern zu einem Wahnsinnigen mit gefährlicher Hybris. Einigkeit herrscht allerdings darin: Elon Musk ist ohne Zweifel eine außergewöhnliche Persönlichkeit. Ein Weltveränderer. Mein Kollege David Goller hat sich dem Phänomen Musk jetzt in all seinen Facetten genähert. Lesen Sie dazu sein Titel-Porträt ab Seite 20.

Es sind eben nicht nur die Maschinen, die uns bewegen, es sind die Menschen und ihr „Drive“.

Hier, in der aktuellen Ausgabe von DRIVE, dem Playboy Mobility-Guide, stellen wir Ihnen einige der spannendsten Persönlichkeiten aus der Welt der Mobilität vor. Erfahren Sie, warum ausgerechnet in Kroatien die Zukunft der elektrischen Supersportwagen entsteht, was Mode-designer Paul Smith mit einem bayerischen Autobauer vorhat und wie der mächtigste Mann der Formel 1 tickt.

Viel Vergnügen!



Florian Boitin

FLORIAN BOITIN
Chefredakteur

MITSTREITER



ELEKTRO-FLITZER

Als Motor-Chef des Playboy betreute Michael Brunnbauer zwar federführend das gesamte DRIVE-Magazin. Sein persönliches Highlight war jedoch, im über 1000 PS starken Porsche-Showcar namens Mission R über die Rennstrecke Mallorcas zu heizen. Ab Seite 28



AUTO-EROTIKER

Unter dem Künstlernamen Riocam lichtet der in Miami lebende Fotograf Camilo Rios die seltensten Supercars der Welt ab. Und zwar so erotisch wie kein Zweiter. Wie er das macht? Sehen Sie in seiner Ode ans Auto-Design des 20. Jahrhunderts – ab Seite 96



COVER-STORY

Seit zwei Jahren fährt unser Redakteur David Goller selbst Tesla und hat die Twitter-Aktivitäten von Elon Musk stets im Blick. Dass man auch als Fan der Marke kritisch hinterfragen kann, wie Musk eigentlich funktioniert, beweist er in unserer Titelgeschichte ab Seite 20

20



EINSTIEG

- 6 **ZEHN MENSCHEN, DIE UNS BEWEGEN**
Von der jungen Rennfahrerin, die ihre Karriere selbst finanziert, bis zur ersten deutschen Astronautin im All
- 18 **NEWS & ESSENTIALS**
Große und kleine Spielzeuge für Automobil-Fans

COVER-STORY

- 20 **ELON MUSK - RETTER ODER EGOMANE?**
Noch nie stieg ein Unternehmer zu solchem Superstar-Status auf wie der SpaceX- und Tesla-Boss, der die Welt rätseln lässt: Will er der Menschheit dienen oder sich?

TRENDS

- 28 **TESTFAHRT IN DIE MOTORSPORT-ZUKUNFT**
Das 10-Millionen-Euro-Unikat Porsche Mission R macht Lust auf Vollstrom auf der Rennstrecke

- 36 **SCHLAGABTAUSCH - SPRIT VS. STROM**
Ein Petrolhead und Porsche-Fahrer aus Leidenschaft tritt gegen einen umweltbewussten Tesla-Piloten an
- 38 **OPEL ROCKS-E: EIN MOPED MIT VIER RÄDERN**
Unterwegs mit acht PS im neuesten Teenie-Mobil
- 52 **GANZ GROSSE KLASSE: SIEBEN SUPER-SUVS**
Immer mehr Hersteller setzen auf sportliche Geländewagen. Wir präsentieren Ihnen einfach die besten
- 110 **DAS SCHNELLSTE AUTO DER WELT**
Der Bugatti Chiron Super Sport bringt es auf über 490 km/h – wir drehen eine Runde um Molsheim
- 120 **ROLLENDE FESTUNG**
Der Mercedes S 680 Guard schützt Kaiser und Kanzler. Unterwegs im Nummer-sicher-Wagen

MENSCHEN

- 40 **MANN UNTER STROM**
Der 34-jährige Unternehmer Mate Rimac baut Elektro-Hypercars und hilft großen Marken wie Bugatti bei der Elektrifizierung. Wie macht er das?



- 84 AUTO-GESTALTER PETER SCHREYER**
Der Formgeber des Audi TT und des VW New Beetle erklärt das Kia-Markengesicht und was ihn inspiriert
- 106 GREAT BRITAIN'S GRÖSSTER DESIGNER**
Paul Smith über Mode- und Mobilitäts-Trends und was er mit seinem elektrifizierten Mini bewirken will
- 116 DER HERR DER RINGE**
Die Formel 1 boomt wie nie zuvor – wie hat ihr Chef Stefano Domenicali das hingekriegt? Ein Porträt
- REISE & ABENTEUER**
- 68 LUXUS-REISEN IM ZUG**
Es muss nicht immer die Freiheit der Straße sein: Tipps für höchste Urlaubs-Genüsse auf der Schiene
- 74 GADGETS FÜR UNTERWEGS**
Stylische Begleiter für Ihren nächsten Trip
- 76 MIT DEM LAND ROVER ÜBER LAND UND WASSER**
Der Kanadier Jeff Willner will mit seinem Defender von London nach New York fahren. Und schwimmen ...

LIFESTYLE & EROTIK

- 88 AUTO-UHREN**
Die coolsten Zeitmesser mit Rennsport-Gen und Chronometer-Funktion
- 96 AUTO-EROTIK**
Der Fotograf Camilo Rios alias Riocam inszeniert am liebsten edle Autos mit schönen Frauen. Und zeigt uns auch genau, warum
- 124 MODELL-SAMMLER**
„Modellfahrzeug“-Chefredakteur Andreas A. Berse über die vielleicht männlichste aller Leidenschaften



STANDARDS

- 3 EDITORIAL**
128 IMPRESSUM
130 LETZTE SEITE

MOBIL-MACHER

10

MIENSCHEN, — die uns — BEWEGEN

Sie begeistern mit Innovationen, finden völlig neue Wege, folgen ihrer eigenen Philosophie und machen scheinbar Unmögliches möglich: Diese PIONIERE DER GEGENWART gehen, rennen, schwimmen, fahren uns mit guten Beispielen voran

redaktion **NINA HABRES**



1

Laura-Marie GEISSLER

DIE VORLENKERIN

*Die 23-jährige Rennfahrerin
hatte die finanzielle
Abhängigkeit von großen
Sponsoren satt – und
gründete den ersten
NFT-FINANZIERTEN
RENNSTALL*

frau Geissler, Sie sind seit 2020 aktiv im Motorsport. Wie lief der Einstieg?
Ich habe schon mit 16 meine Rennlizenz gemacht. Der Einstieg in den professionellen Motorsport erfordert sehr hohe finanzielle Mittel, sodass der normale Weg nicht möglich war. Trotzdem wollte ich dem Motorsport nahe bleiben, habe in einer Werkstatt und als Instruktorin auf der Nordschleife gearbeitet. Da wurde ich von Porsche gescoutet und hatte kurz vor Corona meine ersten Rennen. Ich bin quasi eine Quereinsteigerin.

Bei Ihrem Debüt im Porsche-Cup waren Sie die einzige Frau – und sind direkt auf dem ersten Platz gelandet. Müssen Sie härter kämpfen als Ihre männlichen Kollegen?

Es wäre nicht ganz fair, nur zu betonen, wie schwer ich es als Frau im Motorsport habe. Ir-



gendwie profitiere ich ja auch davon. Die Presse und einige Sponsoren habe ich unter anderem bekommen, weil ich nicht ins Raster des Motorsports passe und dadurch auffalle. Trotzdem muss man sich öfter beweisen. Bei jedem Fehler, den man macht, wird schnell gesagt: Wer setzt auch so ein Mädel ins Auto.

Von den Sponsoren haben Sie sich jetzt in Ihrer zweiten Saison wieder verabschiedet.

Die meisten, die es sich leisten können, jemanden zu sponsern, sind Männer in Führungspositionen, oft mit eigenem Unternehmen. Und die wollen Sponsorengespräche führen, nicht selten abends und nicht nur eines. Neun von zehn

Gesprächen rutschen dann ins Private ab. Ich finde, das muss nicht sein, nur weil man in geschäftlicher Beziehung steht. Ich wurde nie bedrängt, aber es ist mühsam.

Sie haben Ihren eigenen Weg gefunden, Ihre Karriere zu finanzieren, und den ersten Rennstall gegründet, der sich durch den Verkauf von NFTs (Non-Fungible Tokens, d. Red.) finanziert.

Ich habe irgendwann gesagt, es kann nicht sein, dass mein ganzer Sport und meine ganze Leistung davon

„Meine
SPORTLICHE
LEISTUNG soll
im Fokus stehen“

LAURA-MARIE GEISSLER



POLE-POSITION SICHERN

In die NFTs „LMT GT No.1“ von Laura-Marie Geisslers LMG Racing Club können Interessierte auf der Plattform OpenSea für 0,03 Ethereum (ETH) pro NFT investieren (ca. 54 Euro).
www.opensea.io

abhängen, ob ich mich den Sponsoren füge. Auch nach einem Rennen: Weil du vollgeklebt bist mit Stickern des Sponsors, sollst du aus dem Auto steigen und direkt Interviews geben und schauen, dass du ihn repräsentierst. Plötzlich steht dann nicht mehr die sportliche Leistung im Vordergrund, sondern die Vermarktung der Firma. Ich würde mir das alles gerne ein bisschen freier einteilen und nicht immer das Gefühl haben,

dass über die Komponente Geld viele Leute über mich bestimmen. Also habe ich mir gemeinsam mit Porsche und der Agentur Amsterdam Berlin überlegt, wie man die Finanzierung anders aufstellen könnte.

Wie funktioniert Ihr Konzept denn?

Ein NFT ist eine digitale Wertanlage, in die man über Kryptowährungen investiert. Mit meinen NFT-Sets kauft man unter anderem Anteile an meinem diesjährigen Auto-Design, das hoffentlich im Wert steigt, wenn ich eine gute Saison fahre. Außerdem enthalten sind beispielsweise exklusive Zugänge zu Onboardings, also Livestreams meiner Rennen, die ich mit einer GoPro aufnehme, oder zu Merch. Weil sich bis zu 1000 Leute beteiligen können, ist mein Sponsoring anonymisierter – und gleichzeitig bekommen die privaten Sponsoren auch etwas zurück: erlebbaren Motorsport.

Ihr ungewöhnliches Auto-Design sorgt für viel Aufsehen.

Das Design basiert auf einem meiner Lieblingsautos – der „Sau“ von Porsche, ein früheres Le-Mans-Siegerauto. Das war ein crazy foliertes pinkes Auto, das ein Schwein darstellen sollte, auf dem mit Linien die einzelnen Fleischstücke markiert waren. Und obwohl das Auto gewonnen hat, hat jeder eigentlich nur darauf geschaut, wie es aussieht. Und irgendwie ist das bei mir auch so. Wir wollten deshalb eine Au-

tofolierung kreieren, die genauso crazy ist, die aber ein paar Themen und gesellschaftliche Probleme von Athletinnen anspricht: Das Auto ist also rosa mit aufgemalten Beauty-OP-Markierungen und Begriffen wie „slimmer“ oder „lower“. Es repräsentiert das Selbstoptimierungskonzept, dem nicht nur Sportlerinnen heute ausgesetzt sind.

Und wie lief das NFT-Projekt an?

Ich habe mir recht schnell Kooperationspartner reingeholt, die in das Projekt investiert haben, weil sie Bock darauf hatten und dieselben Werte wie ich vertreten. Aber auch wenn der gesamte NFT-Verkauf an mich geht, reicht das aktuell noch nicht, um unbeschwert ins Auto zu steigen. Ich handle mich von Rennen zu Rennen, weil es nicht geklappt hat, diese Gesamtsumme von knapp einer Viertelmillion, die man braucht, um eine Saison sorglos zu fahren, direkt zu sammeln. Das Projekt ist viel Arbeit, viel Zittern, kostet viele Nerven, aber wir alle sind davon überzeugt, dass unser Effort sich lohnt und funktioniert.

Inwiefern sehen Sie sich als Vorbild?

Ich kann mich noch nicht zurücklehnen und sagen: „Das läuft super, und all das habe ich gemacht.“ So weit bin ich noch nicht. Aber es wäre schon cool, wenn Leute dadurch früher und einfacher den Einstieg in den Sport bekommen könnten. Wenn sie sich mit einem Konzept, das sie bei mir gesehen haben, etwas aufbauen und mit 16, wie ich es gerne gemacht hätte, sagen können: „Ich bin gut in diesem Sport, und ich schaffe das – ohne von Eltern oder Sponsoren abhängig zu sein.“ Wenn's bei mir klappt, hoffe ich, dass es auch bei anderen Leuten klappt. Ich baue das jetzt mit 23 auf, was für den Sport leider schon relativ spät ist. Trotzdem ist es mein Ziel, irgendwann in Le Mans zu starten und richtig gut abzuschneiden. Weil ich eine gute Sportlerin bin – und nicht aus Marketing-Gründen. 📺

2 Zara RUTHERFORD

DIE ÜBERFLIEGERIN

Die Belgierin UMKREISTE DIE WELT als jüngste Frau allein und als jüngster Mensch in einem Ultraleichtflugzeug. Zwei Rekorde, die Zeichen setzen

e



s erfordert Mut, sich allein auf eine Weltreise zu begeben. Sie in einem winzigen Ultraleichtflugzeug anzutreten erfordert noch viel mehr: einen eisernen Willen, jede Menge Abenteuerlust und ein festes Ziel im Blick. Zara Rutherford hatte all das im Gepäck, als sie sich am 18. August 2021 zu ihrer Mission aufmachte. In drei Monaten wollte die erst 19-jährige Pilotin die Welt umrunden und als jüngste Frau, die das jemals allein geschafft hat, in die Geschichte eingehen. Nicht nur um sich diesen Traum für sich persönlich zu erfüllen, sondern auch um die Ungleichheit zwischen den Geschlechtern zu reduzieren. Denn der jüngste Mann, der allein um die Welt geflogen ist, war 18, die bis dato jüngste Frau 30 Jahre alt. „Mit meinem Flug hoffe ich, diese Lücke von elf Jahren auf elf Monate zu verringern“, sagt Zara Rutherford. „Ich möchte jungen Frauen zeigen, dass sie mutig und ehrgeizig sein und ihre Träume verwirklichen können.“ Für ihre Reise über fünf Kontinente brauchte sie wegen der Corona-Restriktionen, zahlreichen Unwettern, den Waldbränden in Kalifornien und einem Taifun auf den Philippinen länger als gedacht, doch als sie nach 156 Tagen und rund 52.000 Kilometern wieder zu Hause in Belgien landete, hatte sie gleich zwei neue Weltrekorde aufgestellt. Denn mit ihren 19 Jahren war sie auch der jüngste Mensch, der die Erde jemals in einem Ultraleichtflugzeug umrundet hat. Doch diesen Rekord könnte sie schon bald wieder verlieren – an ihren 16-jährigen Bruder Mack, der seiner großen Schwester nacheifert und zurzeit auch alleine um die Welt in einem Ultraleichtflugzeug fliegt. Ganz nach ihrem Credo: „Wenn du die Möglichkeit hast, nutze sie.“ 📺

h

Marvin RAU & 3+4 Michael SZPITALNY

DIE ERFINDER

Cool, nachhaltig und kompromisslos: Weil es das Bike, das sie am liebsten fahren wollten, nicht gab, beschlossen zwei Freunde, ein eigenes ELEKTRO-MOPED zu entwickeln

Herr Rau, Herr Szpitalny, was war zuerst da: Die Idee zu Metorbike oder der Wille, etwas als Kumpels gemeinsam auf die Beine zu stellen?

SZPITALNY: Marvin und ich hatten schon vor einigen Jahren darüber gesprochen, dass wir diesen Café-Racer-Look total cool finden. Damals waren wir aber noch zu jung, um etwas bauen zu können. Ein paar Jahre später sind wir noch mal auf das Thema gekommen und haben dann angefangen zu recherchieren. Dabei haben wir gemerkt, dass es nichts gab, was annähernd dem entsprochen hätte, was wir gerne fahren würden. Unser Ziel war im ersten Moment also gar nicht der Verkauf, sondern ein Bike zu bauen, das wir gerne fahren würden. Ohne Kompromisse. Deshalb steckt in dem Fahrzeug auch so viel Detailverliebtheit drin. Wir haben uns bei jeder Schraube Gedanken gemacht.

RAU: Genau, und es ging im ersten Moment darum, sich zu beweisen, dass man als Ingenieur so ein Fahrzeug auf die Beine stellen kann.

Was finden Sie an dem Café-Racer-Look so cool?

RAU: Wir finden den Stil ansprechend, weil er dynamisch wirkt,

gleichzeitig aber auch Harmonie und Minimalismus ausstrahlt. Die Grundidee der Café-Racer war ja ursprünglich, in der Stadt Rennen von Café zu Café zu fahren.

SZPITALNY: Unser Bike ist daher ein agiles, leichtes Fahrzeug. Und auch wenn es sich in der 45-km/h-Klasse bewegt: Es fühlt sich an wie ein richtiges Motorrad. Und es sieht auch so aus. Wir haben uns von Modellen wie der BMW R100, der Honda CB 750 oder CB 550 inspirieren lassen.

Was hat Ihre Recherche, von der Sie eben gesprochen haben, noch ergeben?

RAU: Wir sind durch Hamburg gefahren und haben verschiedene Motorradläden aufgesucht. Dabei haben wir gemerkt, dass ein Café-Racer-Moped mit Elektroantrieb noch fehlt, und als Feedback haben wir oft bekommen, dass der Markt vor allem von Wegwerfprodukten dominiert wird, für die man gar keine Ersatzteile bekommt. Genau da setzten wir an: Unser Bike ist made in Germany, und wir legen großen Wert auf Nachhaltigkeit. Wir verwenden zum Beispiel Akku-Module aus dem Automobilbau wieder, sodass nicht extra neue für uns hergestellt werden müssen. Außerdem haben wir einen Elektronik-Zulieferer in Kiel.

SZPITALNY: Unser Sitz ist ja in Meddewade in Schleswig-Holstein, wir haben grundsätzlich darauf geachtet, dass wir mit Herstellern aus der Region zusammenarbeiten. Beispielsweise mit einer Sattlerin aus dem Nachbardorf oder einem Fräser, der aus Lüneburg kommt. Klar, wir können nicht komplett regional herstellen, gerade was die Elektrik-Komponenten angeht, aber wir haben uns schon sehr viel Mühe gegeben – deswegen bewegen wir uns mit unserem Produkt auch im höheren Preissegment.

Momentan ist Fahrzeug-Sharing sehr angesagt. Sie glauben aber trotzdem, dass das Metorbike eher als individuelles Motorrad gefragt sein wird?

RAU: Richtig. Wir möchten, dass sich jeder Fahrer mit seinem Metorbike identifiziert und ein Unikat besitzt. Deswegen bieten wir auch zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten an – etwa

„Wir haben uns bei
JEDER SCHRAUBE
Gedanken gemacht“

MÄNNER MIT STIL

Die Motorbiker Marvin Rau (l.) und Michael Szpitalny mit ihrer Schöpfung – einem stylishen Café-Racer-Moped, das gut fürs Auge und zur Umwelt ist



Gravuren, Wunschlackierungen sowie verschiedene Holz- und Ledervarianten. Es soll ein Moped ohne Kompromisse sein. Außerdem sind wir die Ersten im Segment, die einen speziellen Sound für das Bike entwickelt haben.

Aber wieso braucht ein Elektro-Moped überhaupt einen Sound?

SZPITALNY: Klar, viele Leute haben sich schon daran gewöhnt, dass Elektrofahrzeuge leise sind. Aber gerade beim Fahren von Motorrädern und Mopeds stecken so viele Emotionen drin, da fehlen die Geräusche total. Das wissen

wir als Motorradfahrer am besten. Deshalb haben wir einen dynamischen Sound entwickelt, der dem Fahrer direktes akustisches Feedback gibt. Neben einem Elektrosound gibt es auch einen klassischen Verbrennersound. Wer will, kann ihn auch ausschalten – aber wir denken nicht, dass das jemand möchte (*lacht*).

Mittlerweile haben Sie das Motorbike zur Serienreife gebracht. War der Weg, bis es endlich so weit war, sehr mühsam?

RAU: Als unser Vorhaben stand, haben wir direkt angefangen, nach Komponenten für einen Prototyp zu suchen, und uns an die Uni Braunschweig gewandt. Dort gab es ein Coaching rund um Themen wie Businessplan-Erstellung und Zielgruppenfindung – wir kommen ja aus dem Maschinenbau und konnten in dem Bereich Unterstützung gebrauchen. Wir konnten auch Kontakte knüpfen. Zum Beispiel durften wir uns bei Bosch die Entwicklung des Elektro-Schwalbe-Antriebs anschauen. Dann ging es weiter mit einer Gründerförde-



rung, mit der wir monatlich Geld zur Verfügung hatten, sodass wir uns keine Nebenjobs aufhalsen mussten, um beispielsweise Maschinen zu kaufen. An dem Punkt haben wir dann auch die Werkstatt meines Opas in Beschlag genommen. Dort haben wir einen Raum ganz nach unseren Wünschen gestalten können und diverse Werkzeuge und Geräte hingeschafft.

Apropos Geld: Metorbike wird vom Land Schleswig-Holstein gefördert. Wie ist es dazu gekommen?

RAU: Wir haben mit der Zeit immer mehr Kontakte aufgebaut und allen mit Begeisterung von dem Projekt erzählt. So hat dann eines zum anderen geführt. Wir haben zuerst unserem Investor, dem Kfz-Dienstleister Philipp Kroschke, das Fahrzeug digital vorgestellt, und er war direkt begeistert. Er hat dann auch beim Wirtschaftsförderungsprogramm von Schleswig-Holstein bestätigt, dass er uns für förderfähig hält. Dann haben wir in ganz Ham-

METORBIKE

WWW.METORBIKE.COM

Geschwindigkeit **45 KM/H**

Nennleistung **2,7 PS** Spitzenleistung **9,5 PS**
0–45 km/h **3 SEKUNDEN** Preis **AB 12.500 EURO**

FEINARBEIT

Liebe zum Detail war Marvin Rau, 28, und Michael Szpitalny, 27, sehr wichtig, als sie das Metorbike entwickelten. Genau das spiegelt sich nun im Design des Elektro-Mopeds im Café-Racer-Stil wider. Gravuren, Lackierungen, Holz und Leder können in vielen Varianten ausgewählt werden

HANDARBEIT

Die ersten Modelle montierten die zwei in der Werkstatt von Marvin Raus (l.) Großvater in Meddewade

burg Motorradhändler abgeklappert, die uns einen „Letter of Interest“ unterschrieben haben, in dem sie bestätigen, dass sie einen Markt für unser Bike sehen. Das ist sehr wichtig gewesen, um die Förderung zu erhalten.

Was war die wichtigste Erkenntnis, die Sie aus der Entwicklung mitgenommen haben?

SZPITALNY: Dass es nicht möglich ist, von Beginn an alle Komponenten, Fertigungsschritte und Fehlerquellen zu bedenken. Aber im Endeffekt geht es nur darum, einfach mal anzufangen. Wir haben versucht, uns alles beizubringen, was nötig ist, um ein Motorrad zu entwickeln, zu fertigen und zu montieren. Wir haben uns zum Beispiel für 4000 Euro eine CNC-Fräsmaschine gekauft. Und das, obwohl viele gesagt haben, dass wir damit niemals Aluminium fräsen können. Aber wir standen trotzdem hier und haben unsere Motorhälften rausgefräst – und sind jetzt wirklich glücklich, dass wir noch alle Arme und Beine haben (*lacht*). RAU: Wir sind wahrscheinlich etwas blauäugig an das ganze Thema rangegangen. Wir dachten uns: Wir wollen ein Motorrad bauen, das chic aussieht, Power und Sound



hat und gleichzeitig nachhaltig ist. Aber bring mal alle Teile, die du brauchst, in ein schickes Design rein. Wenn so ein Fahrzeug am Computer entsteht, sieht es meistens ganz anders aus als in echt. So haben wir gelernt, dass es gut ist, möglichst schnell Prototypen auch physisch zu realisieren. Jetzt sind wir Fans des 3-D-Drucks. Neben der Technik war die größte Hürde, sich ein zuverlässiges Zulieferungs- und Fertigungsnetzwerk aufzubauen. Das hatten wir unterschätzt. Man muss erst mal Kontakte knüpfen und als junges Unternehmen ernst genommen werden – gerade wenn man noch keinen Prototyp hat. Da stehen wir heute ganz anders da.

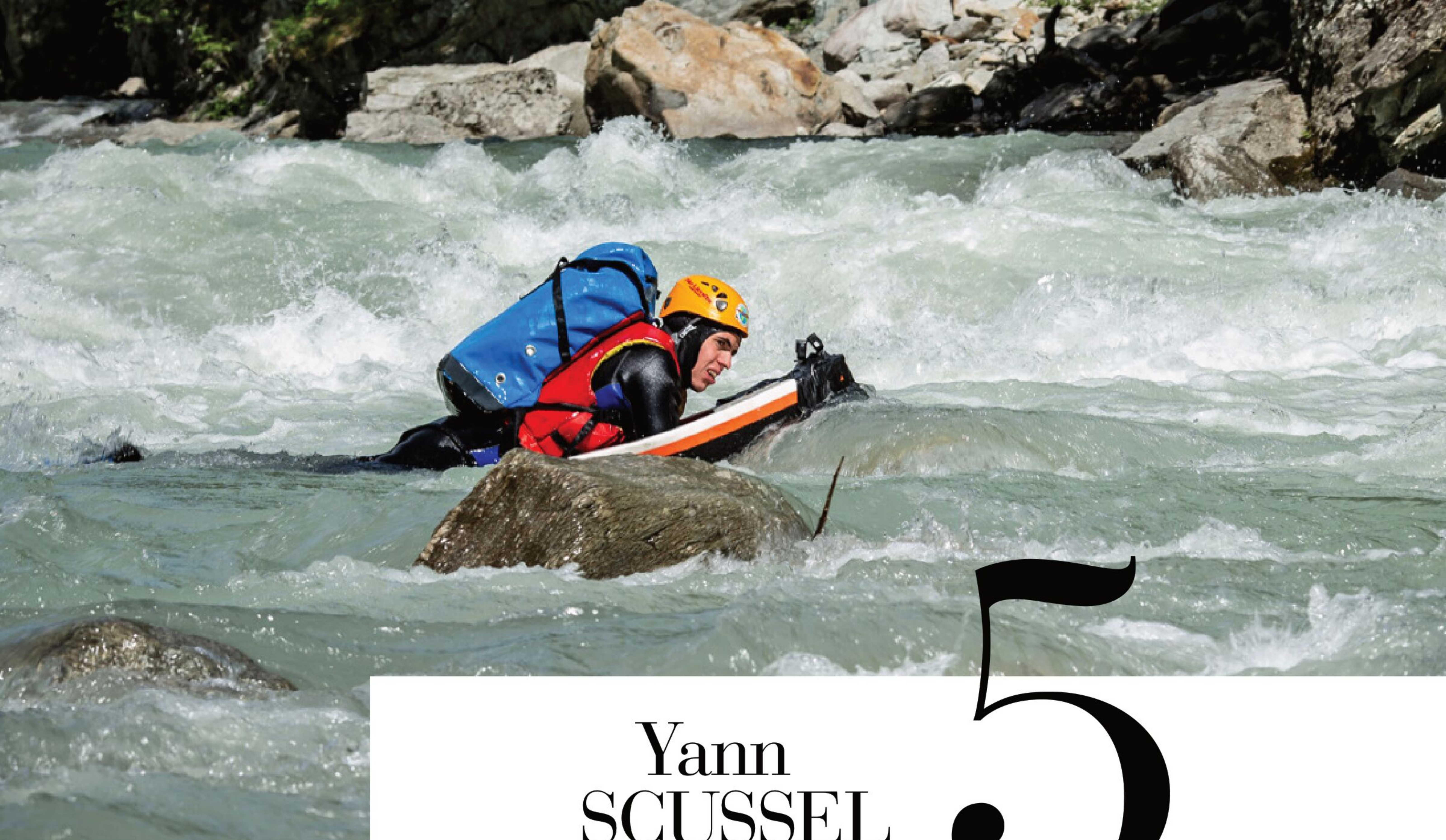
Wann kommt das Metorbike denn auf den Markt?

SZPITALNY: Wir sind in der letzten Optimierungsschleife und haben zwei Vorserienprototypen gebaut. Wir testen viel und passen Kleinigkeiten an.

RAU: Wir erwarten jetzt die Vorbestellungen, die angezahlt werden. Damit werden wir dann die restlichen Komponenten kaufen und die Mopeds montieren. Ausgeliefert wird frühestens im September – auch wegen des aktuellen Halbleiternmangels. So lange brauchen wir aber auch für die Fertigung. Schließlich müssen wir zu zweit 50 Bikes in Opas Werkstatt herstellen. Der nächste Schritt wäre dann, dass wir im Jahr 300 bis 500 Stück, eine Kleinserie, produzieren. Das sind wir auch schon angegangen. Außerdem haben wir schon Pläne für stärker motorisierte Metorbikes und auch neue Designs.

Woher kommt der außergewöhnliche Name Metorbike?

SZPITALNY: Da kam ein ehemaliger Chef von mir drauf. Er meinte: Warum nicht vom Motor- zum Metorbike? So wie „Tempo“ für Taschentücher steht, soll das „Morbike“ einmal für ein Qualitätsprodukt in der Elektro-Motorrad-Branche stehen. 🐣



Yann SCUSSEL

DER AKTIVIST



Voller Körpereinsatz für den UMWELTSCHUTZ: Der junge Schweizer stürzt sich in Abenteuer mit Botschaft

fast 30 Stunden verbringt Yann Scussel im Mai 2020 im eisigen Wasser der Rhone. Von der Quelle des Stroms in den Schweizer Alpen bis zum Genfer See lässt sich der junge Schweizer 158 Kilometer weit darin treiben. Durch Stromschnellen, grüne Täler und eine eisige Nacht. Mit nichts als einem Neoprenanzug am Leib und einem Hydrospeed-Schwimmbrett unterm Bauch, der Kraft des Flusses ausgeliefert wie eine Plastikflasche, die darin treibt. Und es ist genau diese Metapher, um die es ihm bei der Aktion geht: Scussel möchte auf die Plastikverschmutzung in Gewässern aufmerksam machen. Es ist ein Abenteuer, das eine Botschaft aussenden soll.

Gerade mal 22 Jahre ist der Student aus Genf heute alt. Aber Projekte wie das in der Rhone setzt er schon seit Jahren um. Stets mit dieser Idee dahinter: „Ich möchte mit meinen Aktionen etwas Positives bewirken“, sagt er. „Natürlich liebe ich auch die Abenteuer, die ich dabei erlebe. Aber ich gehe meine Projekte vor allem an, um auf Probleme aufmerksam zu machen.“

Schon mit 18 tauchte Scussel vor den Bahamas mit Haien und drehte darüber eine Kurz-Doku, die mit Vorurteilen über die Tiere aufräumte. Zwei Jahre später wollte er mit einem Projekt am Kilimandscharo auf die miese Behandlung der Träger aufmerksam machen, als die Pandemie ihn stoppte. Also setzte er kurzerhand die Rhone-Idee um. Was Scussel bei seinen Projekten – und der oft mühsamen Sponsorensuche – gelernt hat: nicht aufzugeben, kreativ zu sein, mutig zu bleiben und groß zu denken.

Das tut er auch bei seinem neuen Projekt: Er will 2024 auf seinem Schwimmbrett den 3100 Kilometer langen Brahmaputra hinabrauschen von der Quelle im Himalaja durch Indien bis Bangladesch. Unterwegs warten Kälte, Hitze, Dschungel und so viele weitere Herausforderungen auf ihn, dass sein Rhone-Trip dagegen wie ein netter Ausflug wirkt. Wie er sie alle bewältigen will, weiß er noch nicht genau – warum, weiß er sehr wohl: „In jüngerer Zeit kommt es am Brahmaputra immer öfter zu katastrophalen Überschwemmungen. Eine Folge des Klimawandels, die schon Millionen Menschen direkt betrifft, aber bei uns kaum bekannt ist. Das möchte ich ändern.“ 

6

Chris NIKIC

DER AUSDAUERNDE

*Er bewältigte als erster MENSCH MIT
DOWN-SYNDROM einen Ironman.
Ein Weltrekord, der zeigt, dass alles möglich ist
– mit der richtigen Einstellung*

Die erste Operation am offenen Herz hatte Chris Nikic mit fünf Monaten, ohne Hilfe gehen konnte der Amerikaner erst mit vier Jahren, Fahrradfahren lernte er mit 15. Als er 17 war, prophezeiten ihm Ärzte nach vier kurz aufeinanderfolgenden Ohr-Operationen, dass er das mit dem Schwimmen ab sofort vergessen könne. Nikic hingegen glaubte ihnen nicht – und stattdessen sich selbst: Wenn er einen Ironman schaffe, schaffe er auch alles andere. Und dann begann er, sich vorzubereiten.

Weil mit der Chromosomenstörung Trisomie 21 oft auch eine Muskelschwäche einhergeht, muss der 23-Jährige aus Orlando um ein Vielfaches härter trainieren als andere. Zwei bis vier Stunden investiert er täglich – und verfolgt dabei seine selbst entwickelte „1-Prozent-Challenge“: jeden Tag ein Prozent besser zu werden. „Das größte Problem ist, dass die Leute denken, wenn man länger braucht, kann man es nicht“, sagt Nikic. Dass das nicht stimmt, beweist er jeden Tag aufs Neue.



Nach dem Ironman 2020 in Florida, bei dem Nikic die 3,8 Kilometer Schwimmen, 180 Kilometer Radfahren und 42,195 Kilometer Laufen mit seinem Trainer Dan Grieb in 16 Stunden, 46 Minuten und 9 Sekunden absolvierte, nahm er 2021 und 2022 am prestigeträchtigen Boston Marathon teil – und schlug hier seine eigene Leistung beim zweiten Mal um mehr als eine halbe Stunde. Sein nächstes großes Ziel: die Ironman World Championship auf Hawaii. 🏆



STARKES TEAM

*Dr. Suzanna Randall (*1979, l.) und Dr. Insa Thiele-Eich (*1983) wurden unter 400 Bewerberinnen als erste deutsche Astronautinnen ausgewählt. Auf die ISS fliegen wird aber nur eine von beiden – die andere wird die Kommunikation von der Erde aus übernehmen*

e

erst sollte 2020 das Jahr werden, in dem sie nach den Sternen greifen, dann war es 2021, dann 2022, jetzt soll es 2023 so weit sein: Im Herbst soll mit Suzanna Randall oder Insa Thiele-Eich endlich die erste deutsche Frau ins Weltall fliegen. Von den 600 Menschen, die bislang die Schwerelosigkeit erleben durften, waren nur elf Prozent weiblich. Deutschland schickte bislang zwölf Personen ins All, darunter keine einzige Frau. „Ich finde das frustrierend und ehrlich gesagt auch ein bisschen peinlich. Deutschland hat die schlechteste Gender-Balance im Weltraum von allen Ländern der Welt“, sagt Suzanna Randall in einem Interview. Der Hauptgrund: Die meisten Astronauten kommen aus den Bereichen Luftfahrt



Suzanna RANDALL & Insa THIELE-EICH

7+8

DIE PIONIERINNEN

*Die nach den Sternen greifen: Eine von ihnen wird schon bald die
ERSTE DEUTSCHE FRAU IM WELTALL sein*

und Naturwissenschaften. Und in diesen Bereichen sind Frauen in Deutschland unterrepräsentiert.

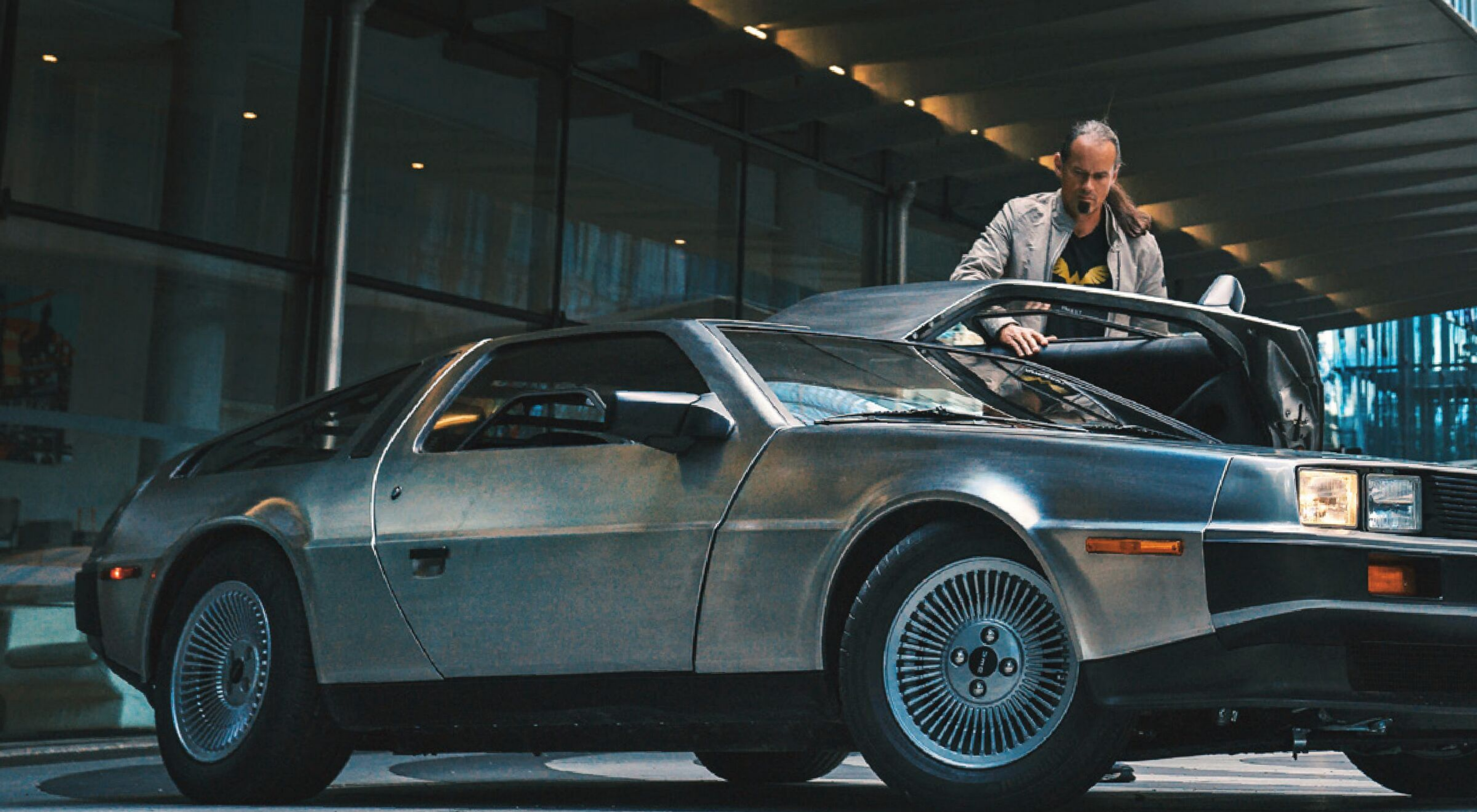
Dass sie einmal Astronautin werden wollen, wussten Randall und Thiele-Eich schon als Kinder: Für Suzanna Randall war es Sally Ride, die ihr bewusst machte, dass ihr nicht nur die Welt offensteht. Als erste Amerikanerin flog Ride bereits 1983 ins All. Um ihren Traum wahr zu machen, studiert die gebürtige Kölnerin Randall Astronomie in London, promoviert in Astrophysik in Montreal und heuert als Forscherin bei der Europäischen Südsternwarte (ESO) an. 2008 bewirbt sie sich bei der Europäischen Weltraumorganisation (ESA), die nur alle 10 bis 15 Jahre neue Astronauten sucht – und scheitert. Doch 2016 sieht sie eine neue Chance in einer Ausschreibung der Organisation „Die Astronautin“. Das privat finanzierte Projekt möchte die erste deutsche Frau ins All schicken.

Diese Ausschreibung fällt auch Insa Thiele-Eich auf. Ihr Vorbild steht ihr ganz nah: Ihr Vater Gerhard Thiele flog 2000 als ESA-Astronaut ins All, als zehnter deutscher Mann. Und auch ihre eigenen vier Kinder, zwei von ihnen brachte sie während ihrer Astronauten-Ausbildung zur Welt, können vielleicht bald erleben,

wie die gebürtige Heidelbergerin Geschichte schreibt. Sexistische Kommentare, etwa wie sie den Beruf der Astronautin mit dem Familienleben vereinbare, steckt die Klimaforscherin, die an der Universität Bonn Meteorologie studierte und auch heute dort arbeitet, regelmäßig weg – für ihren Traum, die Erde von oben zu sehen und für das Ziel der Mission „Die Astronautin“: Bei dem rund zweiwöchigen Aufenthalt auf der Internationalen Raumstation ISS soll die erste deutsche Astronautin den Gender Data Gap verkleinern. Alle bislang in Deutschland vorliegenden Forschungsergebnisse aus dem Weltraum beziehen sich nur auf den männlichen Körper. Dabei könnten die im All gewonnenen Erkenntnisse über den weiblichen Körper auch auf der Erde interessant sein.

Inzwischen haben Suzanna Randall und Insa Thiele-Eich ihr Training abgeschlossen und warten auf ihren Einsatz, denn die Finanzierung der rund 50 Millionen teuren Mission verläuft stockend. Aber selbst wenn der Flug ins All nächstes Jahr planmäßig startet, steht ihnen die größte Zitterpartie noch bevor: Erst kurz vor dem Start wird nämlich entschieden, welche von ihnen überhaupt zur ISS darf und welche Ersatz ist.





Armin POHL

DER ZEITREISENDE

9

Er ließ einen DeLorean zu einem E-LOREAN umbauen. So wurde aus einer fiktiven Zeitmaschine ein Technologieträger für die Zukunft

Wie kommt man bitte darauf, einen DeLorean in ein Elektroauto umzubauen?

Gewisse Dinge im Leben sind durch einen emotionalen Impuls getriggert. Ich wollte schon immer einen DeLorean haben, weil es für mich ein sehr schönes Auto ist. Der Entwurf ist über 40 Jahre alt und bis heute zukunftstauglich. Das ist für mich ein Alleinstellungsmerkmal. Und da dachte ich gleich, dass so ein richtig modern brüllender Verbrenner und dieses Design irgendwie nicht zusammenpassen. So kam die Idee mit dem Elektroantrieb. Das passte. Sogar so

gut, dass ich heute denke, dass der DeLorean eigentlich schon damals mit einem Elektromotor auf den Markt hätte kommen müssen.

Wie viel Leistung hat der Wagen denn jetzt?

225 kW, also rund 300 PS. Wir haben Motor, Getriebe und den Tank rausgenommen und dafür den Elektroantrieb mit der Batterie eingebaut. Tatsächlich resultiert das Mehrgewicht von 250 Kilo aber nicht daraus, sondern aus einem neuen, nicht sichtbaren Crash-Käfig. Denn was das Auto an Crash-Sicherheit ab Werk bot, war so ziemlich das Schlimmste, was man sich vor-

AB IN DIE ZUKUNFT

Armin Pohl, 56, ist Unternehmer mit Weitblick: In das Start-up e-Works Mobility, das einen Großteil der Elektrifizierung seines DeLorean übernahm, investierte der Schwabe direkt





TEXT: MICHAEL KÖCKRITZ; FOTOS: MATTHIAS MEDERER/RAMP.PICTURES (3), KALINDI WIJSMULLER, DAAN VERHOEVEN

stellen kann. Es fängt damit an, dass es gar keine echte Edelstahlkarosse ist, sondern GFK, der mit Edelstahl beplankt wurde. Einen Seitenaufprallschutz gibt es nicht, wenn man von der Seite gerammt wird, ist man mit großer Wahrscheinlichkeit tot. Deshalb haben wir eine richtige Fahrgastzelle angefertigt. Nur bei der A-Säule mussten wir improvisieren, da sonst der Einstieg mit den aufschwingenden Türen blockiert worden wäre. Das Auto ist jetzt mit einem Roadster vergleichbar, der von einer Art Schale getragen wird. Dadurch ist der Wagen etwas schwerer, was aber die Mehrleistung mehr als kompensiert.

Ist das Auto nur ein Spaßprojekt? Nein. Im Grunde ist es ein Technologieträger und eine Art Versuchsplattform. Wir entwickeln und testen hier innovative Schlüsseltechnologien für zukunftsweisende Soundsysteme, Bordcomputer, Gestensteuerung und Konnektivität. So gesehen, wird der e-Loreau wahrscheinlich nie fertig. 📺

10 Jennifer WENDLAND

DIE ATEMLOSE

Wenn die APNOETAUCHERIN den Atem anhält, bricht sie sicher gleich wieder einen neuen Rekord. Ein Trick hilft ihr dabei



d

rei Minuten. So lange hielt im vergangenen Juli Jennifer Wendland die Luft an und wurde dabei zur Rekordhalterin. 93 Meter legte sie währenddessen unter der Oberfläche des Mittelmeers zurück, ihre Lunge schrumpfte dabei durch den Druck auf nur noch ein Drittel ihrer

Größe. Der Weltrekord im Tieftauchen mit zwei Flossen (im Fachjargon CWTB genannt) ist der Höhepunkt ihrer bisherigen Karriere als Apnoetaucherin. Ohne Sauerstoffflasche, nur mit einem einzigen Atemzug, schwimmt die 37-jährige Essenerin dem Meeresgrund entgegen. Vor zehn Jahren fand sie zu dem Sport, seit knapp fünf taucht sie von einem nationalen Rekord zum anderen. Über 25 Bestleistungen lieferte sie seit 2017 unter den deutschen Freitauchern bislang ab, zuletzt übertrumpfte sie nationale Rekorde, die sie im Mai 2022 in der Disziplin CWT aufstellte, innerhalb weniger Tage zweimal selbst. Ihr Geheimnis? Tägliches Training, selbstverständlich sowohl im Wasser als auch an Land. Aber auch: „Die Fähigkeit zur Entspannung ist einer der wichtigsten Punkte beim Freitauchen“, erklärte sie in einem Interview, das sie nach ihrem Weltrekord gab. 📺

NEWS

Verkehrs- HIN- WEISE

*Schlägt Ihr Herz für alles,
was auf Rädern steht?
Dann finden Sie hier
die spannendsten
NACHRICHTEN
aus der Welt der
Mobilität*

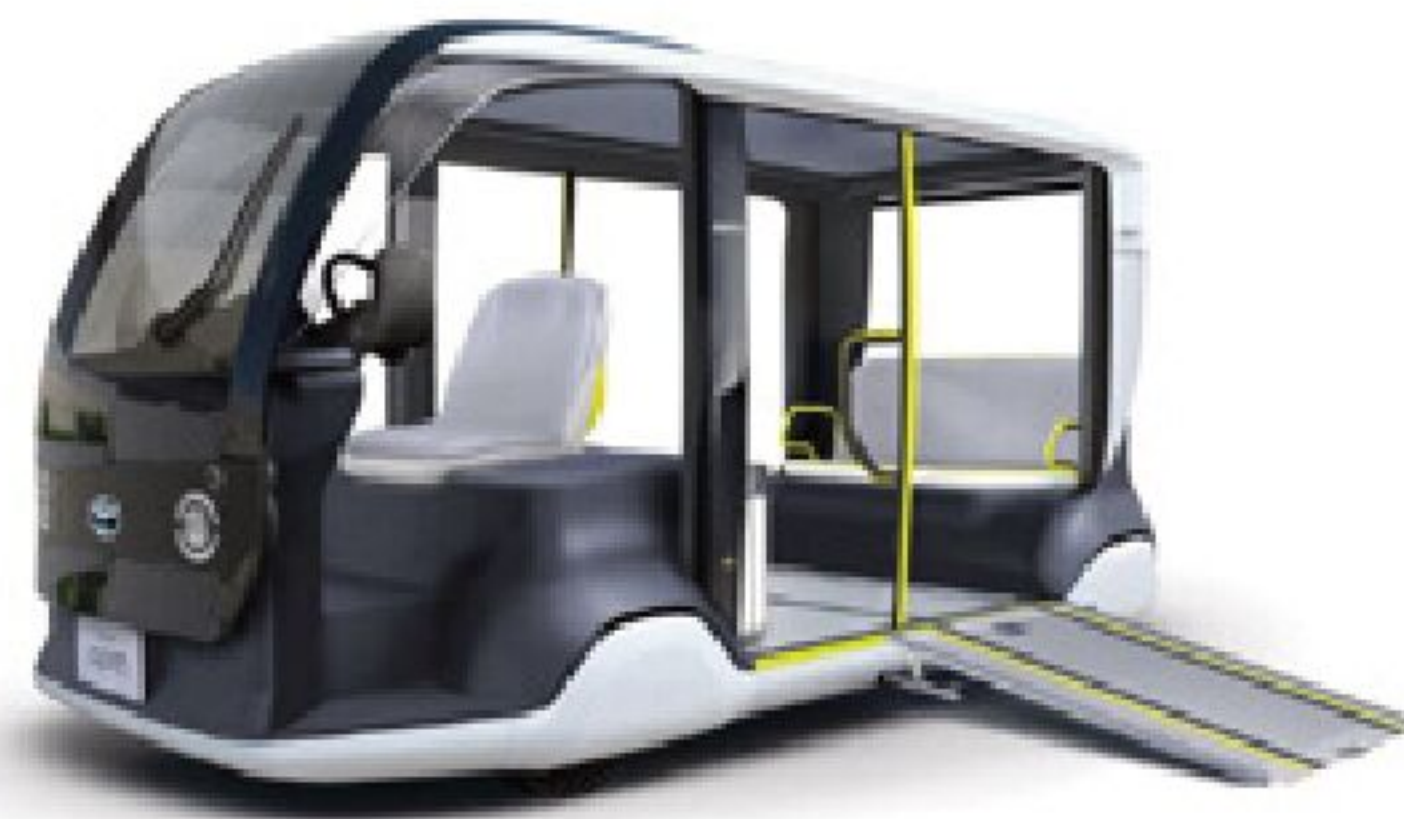


Teuerstes Auto der WELT

Für 135 Millionen Euro hat das Auktionshaus Sotheby's im Mai das Mercedes-Benz-300-SLR-Uhlenhaut-Coupé an einen privaten Käufer versteigert. Nur zwei Prototypen des Wagens existieren, beide waren bisher in Museumsbesitz. Damit löst ein Mercedes den Ferrari 250 GTO, der 2018 für rund 45 Millionen Euro unter den Hammer kam, als teuerstes Auto ab. Der Autobauer will mit dem Erlös einen Klimaschutz-Fonds einrichten, der Bildungs- und Forschungstipendien für junge Menschen finanziert.

Gummi fürs PAPIER

Zum 150. Jubiläum der Reifenmarke Pirelli legt Montblanc ein besonderes Schreibgerät auf, das „Meisterstück Great Masters Pirelli Limited Edition 72“, und bringt damit zwei Künste zusammen: die Automobilgeschichte zu prägen und zu schreiben. Als Hommage an den Hersteller von vulkanisiertem Kautschuk wurde die Oberfläche des Füllerfederhalters mit diesem Material überzogen, das Pirelli-Logo findet sich eingraviert auf der handgefertigten Feder, Körper und Kappenkopf des Schreibgeräts bestehen aus 750er-Weißgold. Der Füller ist auf 72 Stück limitiert und kostet 38.000 Euro.



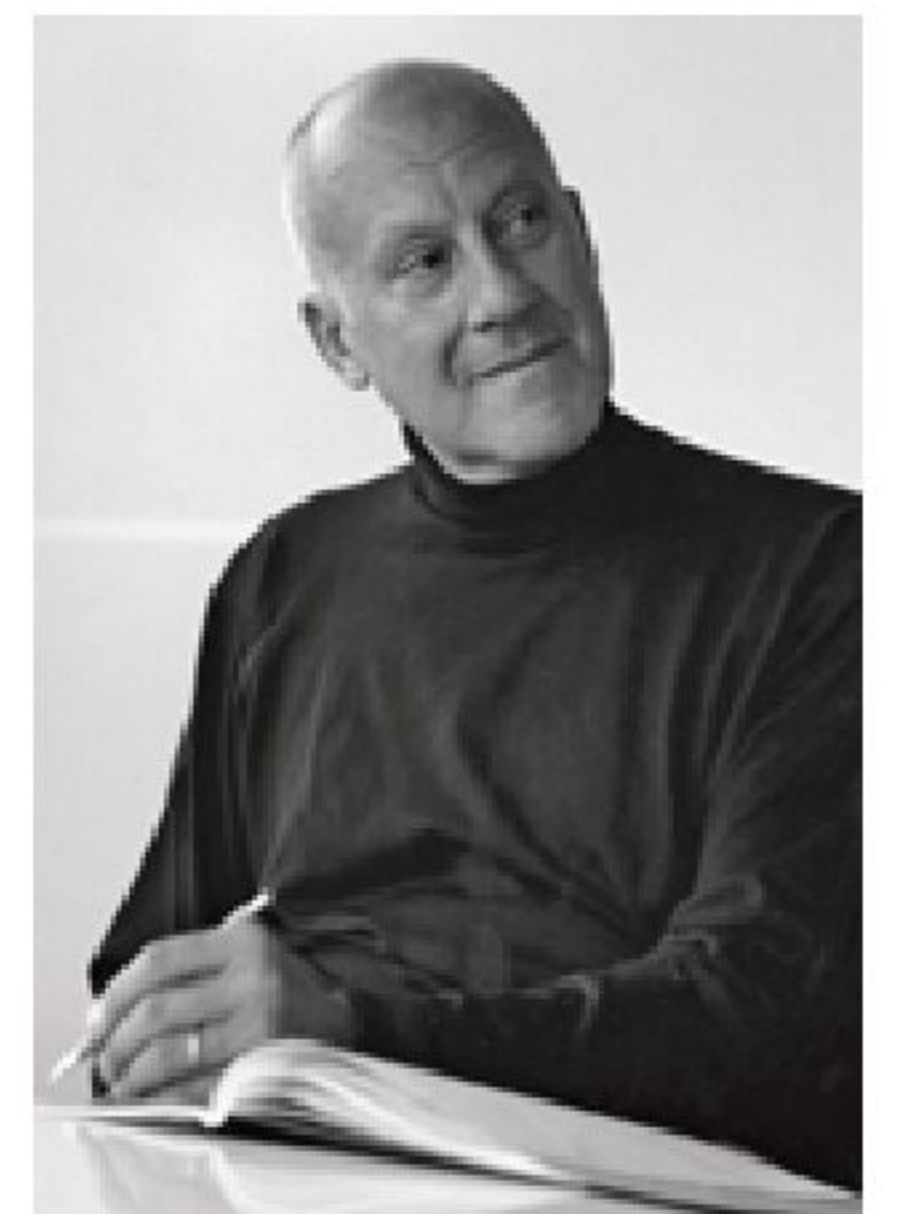
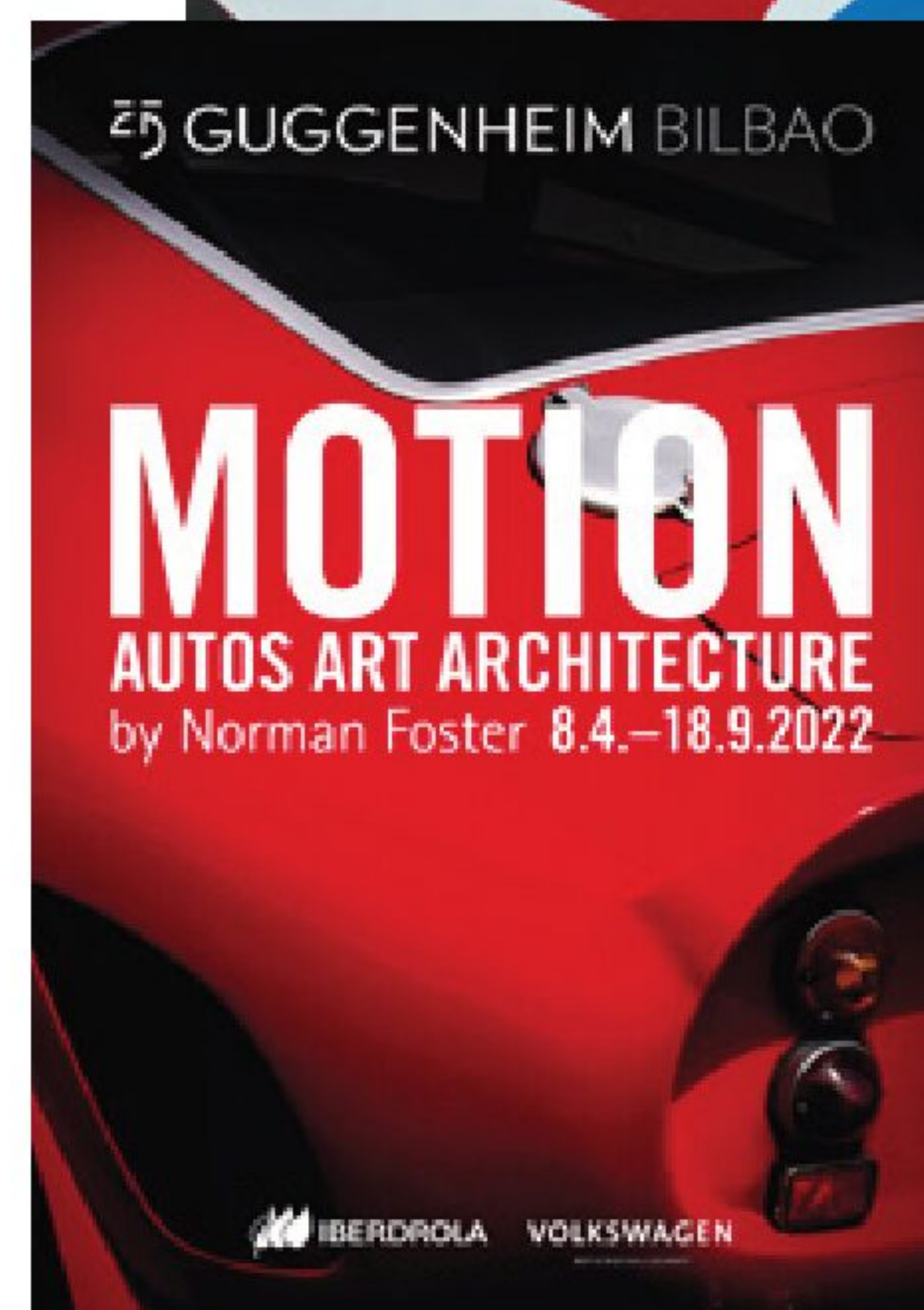
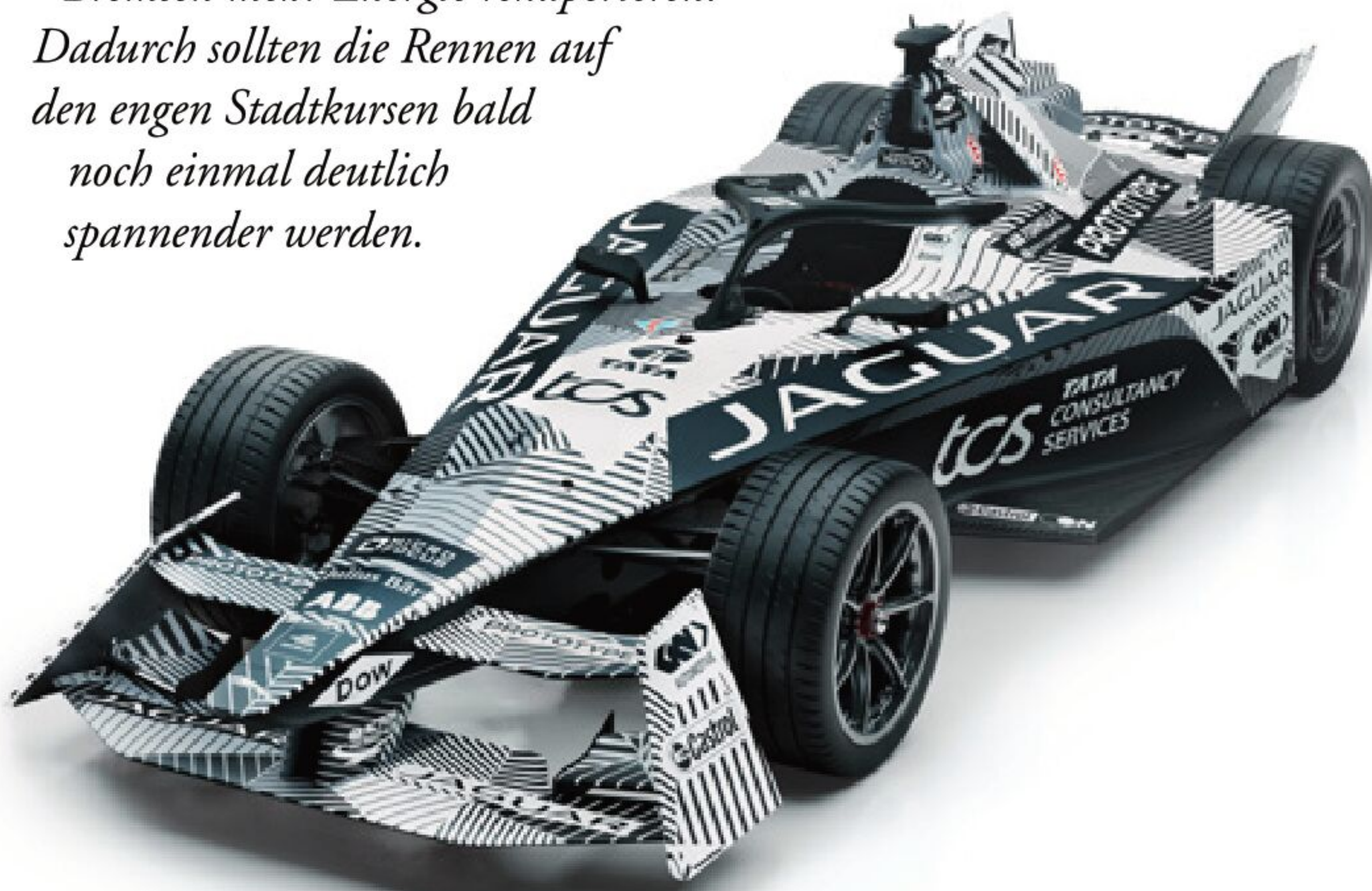
Start der ROBOCARS

Bisher gab es das nur in Kalifornien. Doch in naher Zukunft sollen Roboterautos auch auf ausgewiesenen deutschen Straßen fahren dürfen, der Bundesrat hat einer entsprechenden Verordnung zugestimmt. Bei diesen Level-4-Fahrzeugen handelt es sich vor allem um Taxis, Shuttle-Busse und automatisierte Lieferwagen. Für private Pkws spielt die Erlaubnis zunächst noch keine große Rolle.



Extra-Power für die FORMEL E

Die Formel E startet mit neuen Rennwagen in die Saison 2023. Mit 350 kW Leistung (circa 476 PS) und einem Top-Speed von 320 km/h bietet die mittlerweile dritte Fahrzeuggeneration (im Bild der Wagen vom Team Jaguar TCS Racing) deutlich mehr Power. Gleichzeitig macht man auch einen großen Schritt in Sachen Effizienz: Der Wagen hat deutlich weniger Gewicht, und der Motor kann beim Bremsen mehr Energie rekuperieren. Dadurch sollten die Rennen auf den engen Stadtkursen bald noch einmal deutlich spannender werden.



Kunst der BEWEGUNG

Das Guggenheim-Museum Bilbao zeigt ab sofort in seiner Ausstellung „Motion“, kuratiert von Star-Architekt Sir Norman Foster, einen Überblick über mehr als ein Jahrhundert der Automobilgeschichte. Neben einer großen Fahrzeugsammlung sind zahlreiche Exponate aus der Welt der Kunst und Architektur zu bestaunen. Zu den Highlights zählen ein Bugatti Type 57 sowie ein Bentley R-Type Continental. Die Ausstellung läuft noch bis zum 18. September.

Er hat aus sich einen der mächtigsten und reichsten Männer der Geschichte gemacht – und will gleich die ganze Menschheit mit auf die Reise nehmen: in eine neue Welt mit umweltfreundlicher Mobilität und Raketen, die uns ferne Planeten besiedeln lassen. Ist ELON MUSK ein Retter und Prophet der Neuzeit? Oder nur ein überirdischer Egomane?

TITEL

Der Mann vom anderen STERN



GROSSDENKER

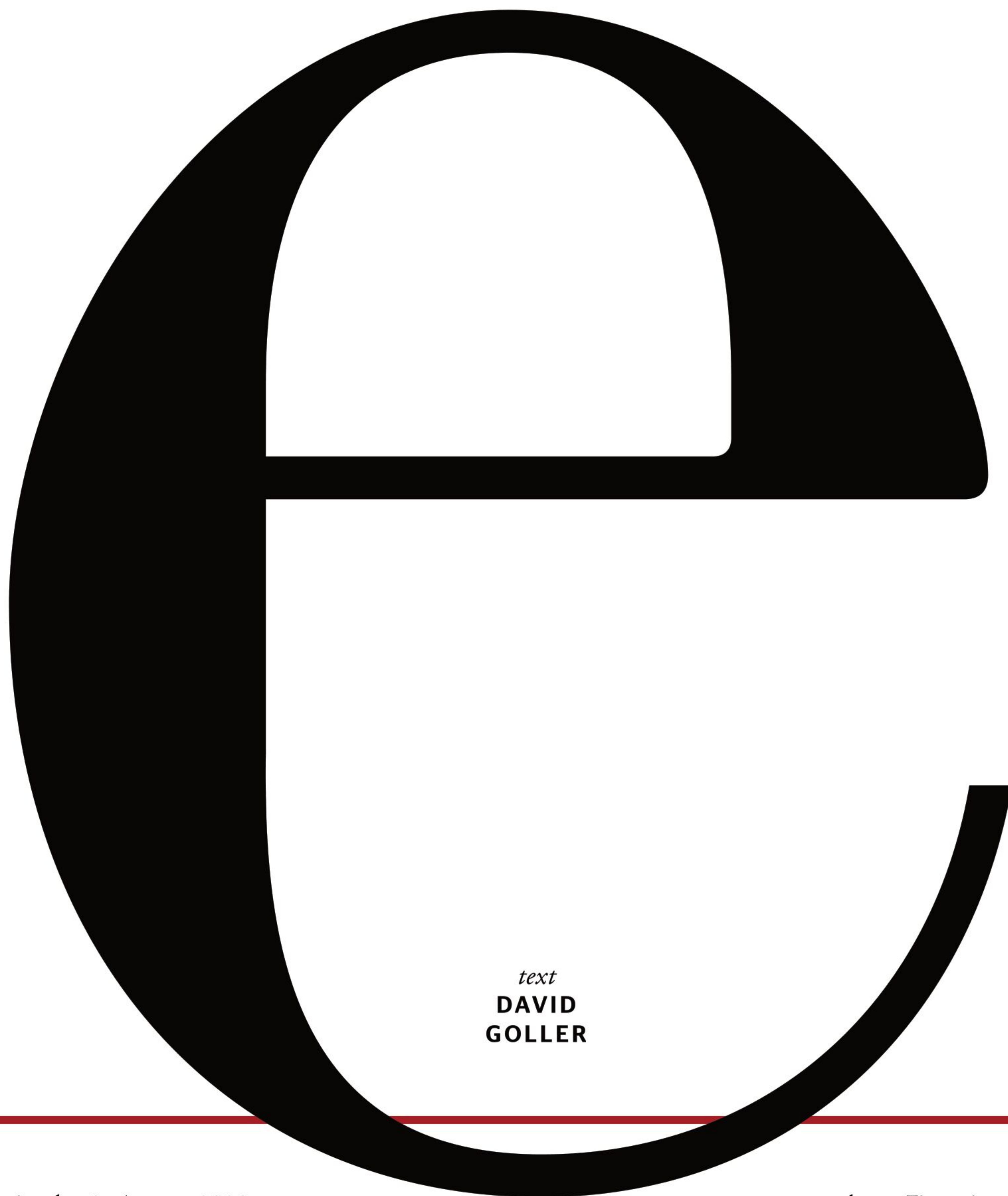
Was geschieht, wenn Ideen des 50-jährigen Elon Musk Wirklichkeit werden, sieht man an Tesla: Seit Oktober 2021 ist das Unternehmen über eine Billion Dollar wert und der weltweite Maßstab für die Elektroauto-Entwicklung





BLICK NACH VORN

Seine Mitbewerber sieht der Mehrfach-CEO nur im Rückspiegel. Und orientiert sich unbeirrt an seinen Plänen für die Zukunft. Schon als Kind beschäftigte Musk, dem ein IQ von 155 (knapp unter Einstein) nachgesagt wird, sich lieber mit eigenen Tüfteleien als mit Gleichaltrigen



text
**DAVID
GOLLER**

Es ist der 3. August 2008, 4000 Kilometer südlich von Hawaii steht auf einem kleinen Atoll namens Kwajalein Elon Musks großer Traum bereit zum Abheben: die „Falcon 1“, eine von ihm entwickelte Weltraumrakete. Der Name ist eine Anlehnung an den „Millennium-Falken“ aus „Star Wars“. Musk liebt Querverweise zu Filmen, Videospielen oder Büchern.

„Three, two, one, liftoff ...“ Die „Falcon 1“ startet mit 95 Metern pro Sekunde Richtung All. Für rund zwei Minuten scheint alles nach Plan zu laufen, doch dann bricht die Verbindung ab. Die „Falcon 1“ ist explodiert. Es ist der dritte Versuch des privaten Unternehmens SpaceX, das Musk erst sechs Jahre zuvor gegründet hat. Und die Idee mit den Raketen ist es, die ihn jetzt in Schwierigkeiten bringt. Genauso wie die mit den elektrischen Autos. 2008 soll sich als Schicksalsjahr für den damals 37-jährigen Millionär erweisen. Auch den Millionärsstatus droht er zu verlieren. „Ich hatte kein Geld mehr“, sagt Musk heute über die Zeit damals, während der obendrein die Weltfinanzkrise Fahrt aufnimmt. Die

geplante Finanzierungsrunde Teslas scheitert, und Musk steckt zu allem Überfluss in einer Scheidung. Die 180 Millionen, die er mit dem Verkauf von PayPal an Ebay verdient hat, sind aufgebraucht, und im ehemals gemeinsamen Haus wohnt seine angehende Ex-Frau. Sein Stress ist damals seinen eigenen Worten zufolge so groß, dass er nachts regelmäßig schreiend aus Albträumen aufwacht. Heute bringt er diese Phase seines Lebens salopp auf den Punkt: „Es war ein Scheißsommer.“

14 Jahre später fällt der Sommer für Musk deutlich sonniger aus. Er ist mit einem Vermögen von rund 220 Milliarden Dollar der reichste Mensch der Welt. Tesla hat die Autoindustrie auf den Kopf gestellt, große Konzerne wie Volkswagen hetzen dem ehemaligen Start-up hinterher, und SpaceX-Raketen starten nicht nur tadellos, sie bringen auch Astronauten zur ISS und landen danach wiederverwendbar auf der Erde. Tagtäglich sorgt Musk, bald 51 Jahre alt, für Schlagzeilen – und gilt längst nicht mehr als verquerrer Nerd mit zu viel Geld auf dem Konto, sondern als echter Weltstar. Rund 100

Millionen Follower und die Presse lesen seine Äußerungen auf Twitter. Das soziale Netzwerk soll der neueste Zugang in Musks Unternehmenssammlung werden.

Es gibt Menschen, die himmeln Elon Musk an wie einen Propheten. Weil er Autos baut, die Klimaneutralität chic machen. Und Raumschiffe plant, mit denen sich die Menschheit eines Tages aus dem kollabierenden Sonnensystem befreien könnte. Und es gibt Menschen – deren Liste ist nicht gerade kurz –, die sehen in Musk einen gefährlichen Egomane, der sich medial gebärdet wie ein neureicher Selbstdarsteller und gleichzeitig auf dem Weg ist, eine Medienmacht aufzubauen. Da wird ihnen bange. Regelmäßig sorgt Musk durch seine öffentlichen Aussagen für Verwunderung, Irritationen oder Lacher – und handelt sich Ärger ein. Ein Tweet von ihm genügt, um Börsen- oder Kryptowährungskurse steigen oder fallen zu lassen. Schon vor der geplanten Twitter-Übernahme wurde ihm wiederholt Kursmanipulation vorgeworfen. Doch Kritik hin, Bewunderung her, Musk macht einfach: In Brandenburg lässt er – trotz deutscher Behörden-Bürokratie – in Rekordzeit eine seiner Gigafactories bauen. Fans jubeln, Öko-Aktivisten protestieren. Und als Musk im vergangenen Oktober Jeff Bezos auf den zweiten Platz der reichsten Menschen verweist, setzt er dem Amazon-Gründer ein Silbermedaillen-Emoji unter einen Tweet. Musk ist nicht nur der reichste Mensch dieses Planeten, er ist auch einer der provokantesten. Neben technischen Fakten zu SpaceX-Flügen und Tesla-Ankündigungen findet man in seinen täglichen Ergüssen im Internet respektlose Sprüche gegen Politiker und Fäkalscherze auf Teenager-Niveau. „Who controls the memes, controls the universe“, schrieb er im Juni 2020. Frei übersetzt: Wer die Sprache des Internets so gut beherrscht wie ich, kontrolliert die moderne Welt. Vielleicht gibt es auf diesem Planeten aktuell keinen mächtigeren Mann als den 50-Jährigen. Viele sind sich sicher, dass es kein gutes Zeichen ist, wenn einer der einflussreichsten Menschen auf Kritiker nur mit einem grinsenden Kothaufen-Smiley antwortet. Andere lieben ihn für seinen verquerten, unangepassten Witz. Gerade in Zeiten, in denen Karrieren schon durch einen unüberlegten Nebensatz beendet werden, erscheint Musks politisch unkorrekter Humor befreiend. Unangepasster Weltretter also oder durchgeknallter Egomane? Oder beides? Wer diese Fragen beantworten will, muss versuchen zu verstehen, wie Musk denkt.

Musk, der sich selbst vor allem als Ingenieur sieht, betont gern sein „first principles thinking“: eine Denkweise, die in ihren Grundzügen auf Aristoteles zurückgeht. Statt sich an bestehenden Beispielen zu orientieren, werden komplexe Themen wie die Raketenwissenschaft auf ihre Grundregeln heruntergebrochen. Die einzig geltenden Gesetze für Musk wären somit die der Physik und der Logik. Das brachliegende Raumfahrtprogramm der NASA ist zu teuer? Dann

müssen günstigere, wiederverwendbare Raketen her. Als Musk 2001 kundtut, den Mars besiedeln zu wollen, erntet er dafür erst mal Spott. Mehrere Male fliegt er mit dem Raumfahrt-Experten und Maschinenbau-Ingenieur Jim Cantrell nach Russland, um dort gebrauchte Raketen zu erwerben. Zwar geht er in Russland leer aus, doch kommt er mit einer neuen Idee im Gepäck zurück: „Ich baue die Raketen einfach selbst!“ Als Musk ihm wenig später seine Pläne vorlegt, versteht Cantrell: „Jetzt weiß ich, warum er sich all meine Bücher geliehen hat.“ Musk hat sich in kürzester Zeit das gesamte Wissen über Raketentechnik angelesen. „Er wusste einfach alles“, sagt Cantrell später. Schon als Kind, heißt es, habe Musk Bücher regelrecht in sich aufgesogen. Als er neun war, habe er die komplette „Encyclopædia Britannica“ gelesen und an manchen Tagen zehn Stunden mit Science-Fiction-Geschichten verbracht.

S

seine Schnelligkeit und seine Denkweise prägen seit jeher jedes seiner Unternehmen. Anstatt sich mit dem bestehenden Bankensystem zufriedenzugeben, gründete Musk 1999 X.com, ein Online-Bezahlsystem, das mittels E-Mail funktionierte und später in PayPal aufging. Und auch Teslas Autos unterscheiden sich in ihrem Aufbau grundlegend von gewöhnlichen Verbrenner-Modellen. Hinzu kommt eine ehrgeizige Arbeitsmoral. Manchmal arbeite er pro Woche bis zu 120

Stunden, im Schnitt um die 80, denn „nie hat jemand die Welt in einer 40-Stunden-Woche geändert“, so Musk. Dass er sich obendrein Zeit nimmt, das Weltgeschehen auch noch zu kommentieren – zeugt das von Großmannssucht, oder ist es nicht einfach nur logisch? Ähnliches ließe sich über die Umgangsformen seiner digitalen Kommunikation fragen: Macht sie ihn zum Troll, oder ist sie einfach genial? Zumindest scheint sie nicht gespielt, sondern echt zu sein. Denn auch privat ist Musk nicht unauffällig. Sieben Kinder hat er gezeugt und den Sohn, den er mit der Musikerin Grimes hat, auf den Namen X Æ A-12 getauft. Das zweite Kind der beiden, die Tochter Exa Dark Sideræl, hat eine Leihmutter ausgetragen. Neben einer kurzen Beziehung mit der exaltierten Schauspielerin Amber Heard war Musk bereits zweimal verheiratet. Mit Grimes sei er nicht mehr wirklich zusammen, heißt es, kürzlich tauchten Bilder mit einer neuen Frau an seiner Seite auf. Zeit für Dates bleibt Musk trotz aller Verpflichtungen wohl auch.

Dass er sich all den beruflichen Stress weiterhin antut, werten Menschen, die an ihn und seine Ideen glauben, als gutes Zeichen: Da ist ein Idealist am Werk! Schließlich hätte er schon mit 28 ein finanziell sorgenfreies Leben führen können. Es gibt aus diesen Jahren ein YouTube-Video, in dem ein CNN-Team den jungen Musk dabei begleitet, wie er einen McLaren F1 in



DIE TAUSEND ROLLEN DES ELON MUSK

1 Im Jahr 2002 verkauft Elon Musk, damals noch mit schütterem Haupthaar, PayPal an Ebay. Es ist das zweite Unternehmen, das er mit Millionengewinn veräußert.

2 Mit der Sängerin Grimes ist er seit 2018 liiert, sie haben zwei Kinder, aktuell aber einen unklaren Beziehungsstatus.

3 Zur Eröffnung der Gigafactory Berlin-Brandenburg gratuliert im März dieses Jahres auch Bundeskanzler Olaf Scholz.

4 „Starman“ nennt Musk den Astronauten-Dummy im Tesla-Roadster, den er 2018 mit einer SpaceX-Rakete ins Weltall befördert.

5 An der Seite seiner Mutter Maye Musk moderiert er im Mai 2021 die Comedy-Show „Saturday Night Live“.

6 Ein TV-Team begleitet den jungen Musk und seine erste Frau Justine, als sie 1999 einen sündhaft teuren McLaren F1 in Empfang nehmen



Empfang nimmt. „Es gibt 62 McLaren weltweit, und ich besitze einen davon“, so der junge, damals noch recht unbekannte Musk in der Aufnahme. Man hätte ihn als typischen Silicon-Valley-Yuppie abtun können. Vor allem nachdem er den rund eine Million Dollar teuren McLaren nach kurzer Zeit zu Schrott gefahren hatte. Doch Musk bewies auch immer wieder, dass er kein glatter Schnösel ist. Schon in der alten CNN-Aufnahme fällt das schelmische Grinsen auf, mit dem er oft antwortet. Und zwar in Sätzen, mit denen er sich keine rechte Mühe zu geben scheint. Er stottert oft oder nickt mit dem ganzen Körper, als wolle er sich seinem Gegenüber unterwerfen. Anders als etwa Facebook-Gründer Mark Zuckerberg, der fehlerfreies Sprechen trainiert hat, scheint Musk sich nicht an seinen Eigenarten zu stören. Im Vergleich zu anderen Schwerreichen wirkt er oft tapsig und etwas unbeholfen. Berüchtigt sind seine öffentlichen Tanzeinlagen, bei denen er sich schräg zu Techno-Musik bewegt. Zwar sieht sein Haaransatz, der mit Ende 20 schon dünner zu werden schien, heute voller aus denn je. Aber Eitelkeit? Er schneide seine Haare oft selbst, verriet Musk einmal.

Seine Geschichte, wie er sie darstellt, ist die eines Selfmade-Mannes, der als Immigrant den amerikanischen Traum lebt und sich von ganz unten nach ganz oben gekämpft hat. Zur Zeit der Apartheid in Südafrika geboren, die Mutter Model und Autorin, der Vater Maschinenbau-Ingenieur mit schwieriger Beziehung zum Sohn, wird Musk in der Schule zum Mobbing-Opfer und verbringt einige Tage im Krankenhaus, nachdem ihn Mitschüler eine Treppe hinuntergeworfen und verprügelt haben. Ersatz für die fehlende Zuneigung findet der Junge in Computern. Mit zwölf Jahren verkauft Musk ein selbst programmiertes Videospiel für 500 Dollar an eine PC-Zeitschrift: „Ich lernte das Programmieren, weil ich Videospiele mochte. Und ich wusste, wenn ich dazu imstande war, meine programmierte Software zu verkaufen, dass ich mir bessere Computer kaufen konnte“, so Musk über sein erstes selbst verdientes Geld. Als er 16 ist, siedelt er mit seinem Bruder Kimbal über die Zwischenstation Kanada in die USA über, um dem südafrikanischen Wehrdienst zu entgehen und seinen Bachelor in Volkswirtschaftslehre und Physik zu machen. Als er 1995 an der Elite-Uni Stanford angenommen wird, schmeißt er schon nach zwei Tagen hin und beschließt, sein erstes Unternehmen namens Zip2 zu gründen. Vier Jahre später kauft der Computer-Hersteller Compaq das Unternehmen und macht die Musk-Brüder zu Millionären.

Vielleicht ist es die Lehre, die Musk aus dem zerstörten 1-Million-Dollar-McLaren zog, dass er Geld heute weniger als Statussymbol denn als Werkzeug begreift. Ein Werkzeug, das er nach eigener Aussage nicht für sich, sondern für nichts weniger als für das Überleben der Menschheit nutzen möchte. „50 Prozent meiner Zeit investiere ich darin, die Menschheit zu einer multiplanetarischen Spezies zu machen“, wiederholt Musk gern. Schließlich werde die Erde nicht ewig existieren. Deshalb sei es weise, jetzt schon mit der Besiedelung anderer Planeten zu beginnen. „50 Prozent meiner Ressourcen investiere ich in saubere Energie“, denn zum einen drohe die Klimakatastrophe, zum anderen seien fossile Brennstoffe wie Öl und Erdgas endlich. Musks Antwort darauf: Tesla. „Je schneller wir unsere Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen überwinden und eine emissionsfreie Zukunft verwirklichen, desto besser“, lautet das Tesla-Credo, das sich auf der Website des Unternehmens findet. Doch um Menschen von der E-Auto-Idee überzeugen zu können, müssen diese Autos nicht nur effizient, sondern auch besser sein als Benziner oder Diesel-Fahrzeuge. Nicht nur grün, sondern auch sexy. Es ist kein Zufall, dass sich die Namen

der bisherigen Tesla-Modelle S, 3, X und Y als „sexy“ lesen lassen.

„Bitte schreibt ‚Erfind den Autofurz‘ auf meinen Grabstein. Das ist meine einzige Bitte“, notiert Musk, als er 2018 per Software-Update ein digitales Furz-Kissen in das Infotainment-System von Tesla einspielen lässt. Die Einführung des vermeintlich unnötigen Software-Updates hat Tausende Videos von Tesla-Fahrern und somit Gratis-Werbung zur Folge. Albern, aber genial. Als SpaceX vor rund vier Jahren die Tragfähigkeit seiner Raketen testen muss, packt Musk einen alten roten Tesla-Roadster samt Astronauten-Puppe als Ladung in die Rakete und überträgt das Spektakel im Livestream. Das Internet spricht tagelang über nichts anderes. Überhaupt will Musk mit Tesla mehr sein als ein reiner Autobauer. Tesla fertigt so viele Komponenten wie möglich inhouse, entwickelt eigene Software, Solarpanels und Energiespeicher. Dabei will man sich möglichst unabhängig von Lieferketten und Zulieferern machen, denn Autos wie die Top-Seller Model 3 und Model Y werden stetig optimiert. Statt den Wagen alle paar Jahre eine Modellpflege zu verpassen, verändern sich Teslas alle paar Monate.

Der nächste Clou nennt sich „Giga Press“. Statt das Chassis aus Hunderten Teilen zusammenzusetzen, zu kleben und zu schweißen, fanden Musks Ingenieure einen effizienteren Weg: Wie bei Spielzeugautos wird





„Ich will die MENSCHHEIT zu einer multi- planetarischen Spezies machen“

ELON MUSK

gezahlt worden. Ob an diesen Vorwürfen etwas dran ist, ist nicht bestätigt. Doch als unbestritten darf gelten: Musk ist kein Heiliger. Bei all seinen beeindruckenden

Visionen scheint er bisweilen den Blick auf den einzelnen Menschen zu verlieren. Von Gewerkschaften hält er nicht viel und lobt die Tesla-Fabrik in Shanghai wegen ihrer unvergleichlichen Effizienz. Und als wegen Corona die Werke in den USA stillstehen sollen, widersetzt sich Musk den Auflagen und wettet gegen die Politik. Sein jüngster Fauxpas in Deutschland datiert auf die Eröffnung des Tesla-Werks in Brandenburg im März dieses Jahres: Das ZDF-Team des „heute-journals“ muss draußen bleiben. Musk habe sich über unwahre, kritische Beiträge im Vorfeld der Eröffnung geärgert, heißt es. Nun will derselbe Musk Twitter kaufen,

RAKETENBASIS

Vor 20 Jahren gründete Musk sein Raumfahrtunternehmen SpaceX, mit dessen Kapseln heute NASA-Astronauten zur ISS reisen. Das langfristige Ziel des 50-Jährigen im All ist aber nichts Geringeres als der Mars

das Fahrgestell aus nur einem Teil gepresst. Somit lassen sich unzählige Schritte und Arbeitsstunden sparen. Eine Idee aus der „Produktionshölle“, wie Musk die Zeit nennt, in der er 2018 die Serienproduktion für das Model 3 vorantrieb, dessen Prototyp er 2016 vorgestellt hatte. „Prototypen sind leicht. Schwierig ist die Massenproduktion“, lautet ein Satz, den er in Interviews oft fallen lässt. Denn die Serienfertigung des Model 3 zerrte an seinen Nerven wie bis dahin wohl kaum ein anderes Projekt. Nicht das Auto sei der Geschäftskern, sondern die Maschine, die es baut, lautet Musks Lehre aus dieser Zeit.

Musk ist ein Mann, der gerne große Ankündigungen macht und sich so auf Ziele verpflichtet. Nicht immer hält er seine Deadlines ein. „Ankündigungslord“ wird er von Spöttern im Netz dann gerne betitelt. Und weil es immer mehr Ziele werden und sein Einfluss und Reichtum in nie da gewesene Dimensionen wachsen, wächst auch die Zahl der Kritiker des Über-CEOs. Künstliche Intelligenz, Gehirnimplantate, Medizin – überall mischt Musk mit. Und bietet immer mehr Angriffsflächen. Jüngst wurden Anschuldigungen einer SpaceX-Flugbegleiterin laut, Elon Musk habe sich vor ihr entblößt und Geld für Sex angeboten. Später sei ein Schweigegeld in Höhe einer Viertelmillion Dollar

da er für freie Rede und gegen Zensur stehe, wie er meint. Die Entscheidung, Ex-US-Präsident Donald Trump von Twitter auszuschließen zum Beispiel, kritisierte Musk seinerzeit mit deutlichen Worten. Mit einem Twitter-Comeback Trumps wäre unter der Führung von Musk zu rechnen, wenngleich er sich politisch schwer einordnen lässt. Er habe bisher immer für die Demokraten gestimmt und Obama auch finanziell unterstützt, so Musk. Präsident Joe Biden aber bezeichnete er mehrfach als „Greis“.

Es sind Widersprüchlichkeiten wie diese, die Löcher in das Bild vom großen Idealisten reißen. Geht es ihm tatsächlich um das Wohl der Menschheit? Oder ist ihm der Weg, der ihn selbst an die Spitze führt, wichtiger als jedes altruistische Ziel? Manchmal darf man sich die Frage stellen, ob Elon Musk nicht tatsächlich auf dem Mars besser aufgehoben wäre. Und es ist gar nicht unwahrscheinlich, dass er das sogar selbst so sieht. 

*Elektroantrieb und Racing müssen kein Widerspruch sein. Das zeigen
die Zuffenhausener eindrucksvoll mit dem PORSCHE MISSION R.
Wir haben das über zehn Millionen Euro teure und 1088 PS starke
Einzelstück schon mal über die Rennstrecke gejagt*

text **MICHAEL BRUNNBAUER**
fotos **ROSSEN GARGOLOV**



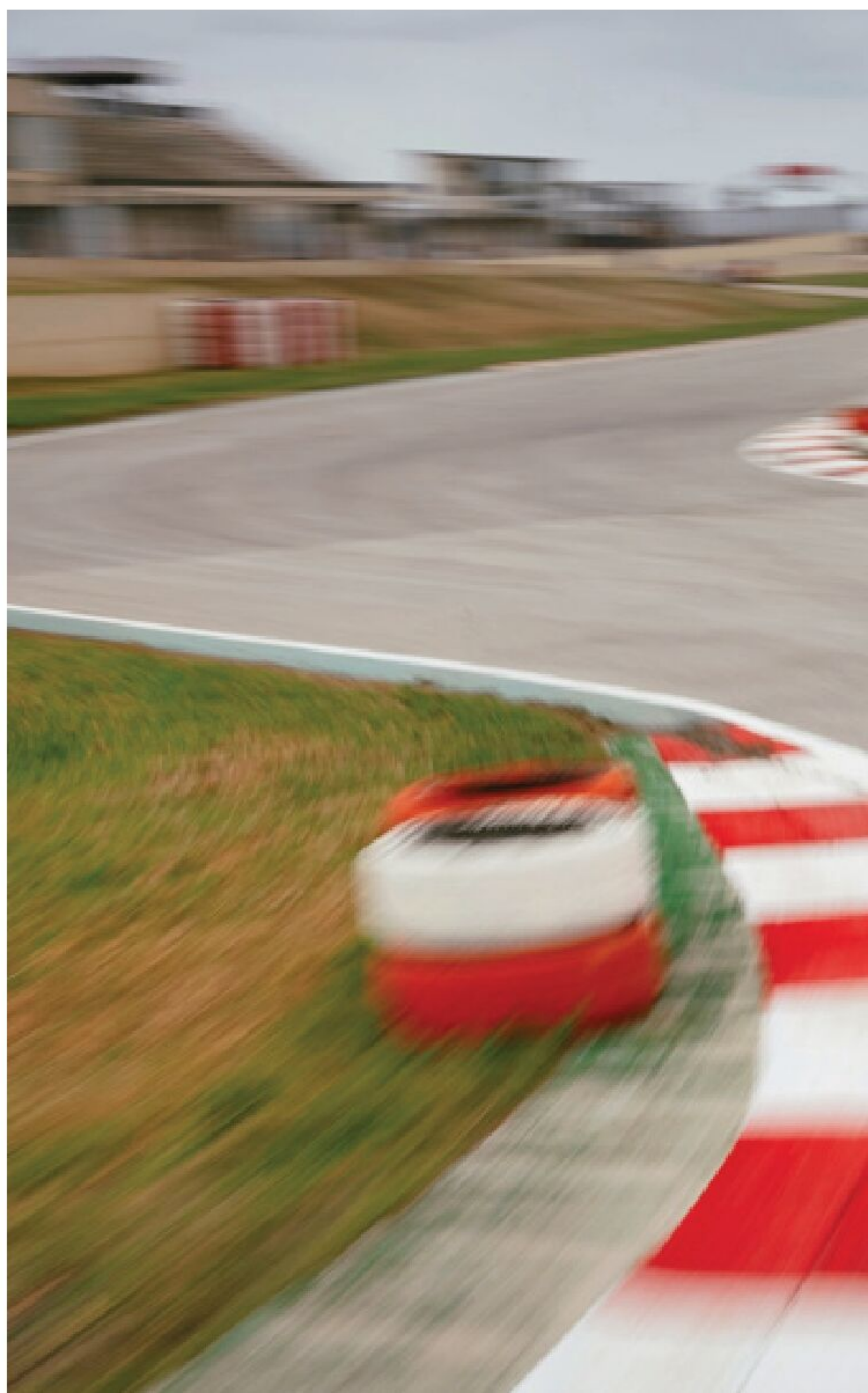
TESTFAHRT

Die Zukunft des RENN- SPORTS

MITTELBATTERIE

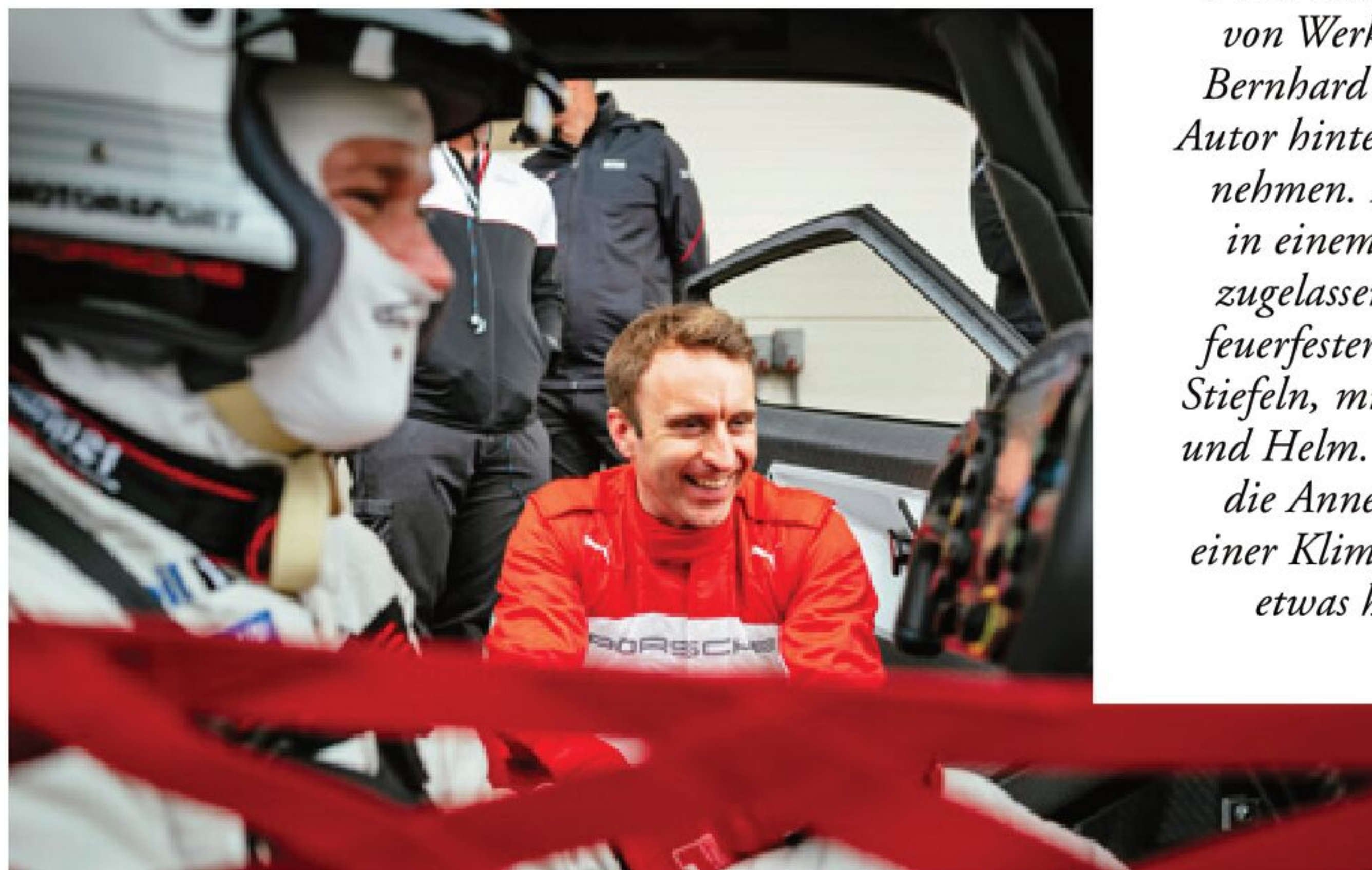
*Beim Mission R sitzen
die zwei Elektromotoren
direkt auf den Achsen.
In der Mitte, wo sonst
der Motor sitzt, befindet
sich der Batterieblock*





Porsche MISSION R

Geschwindigkeit > 300 KM/H Leistung 1088 PS
 0–100 km/h 2,5 SEKUNDEN Gewicht 1560 KG
 Preis UNVERKÄUFLICH



FAHRERWECHSEL

Nach einer Einführung von Werksfahrer Timo Bernhard (r.) darf unser Autor hinterm Steuer Platz nehmen. Natürlich nur in einem von der FIA zugelassen Rennanzug, feuerfester Unterwäsche, Stiefeln, mit Handschuhen und Helm. Das kann ohne die Annehmlichkeiten einer Klimaanlage schnell etwas heiß werden

D

ieses Surren, Heulen und Klirren hat schon etwas Surreales. Als ob man in einem jener fiktiven Podracer säße, die für die Filmreihe „Star Wars“ erdacht wurden. Von wegen Elektroautos erzeugen keine Emotionen, weil die Geräusche fehlen! Ich entwickle eine ganze Menge Emotionen,

und eine davon ist pure Angst. Denn in einer halben Stunde soll ich selbst hinterm Steuer von Porsches konzeptionellem Elektrorennwagen namens Mission R sitzen. Im Moment schaue ich zur Einführung erst mal vom Beifahrersitz aus Werksfahrer Timo Bernhard zu, wie er den Wagen auf dem Circuit Mallorca (auf der gleichnamigen Insel) in seine Grenzbereiche bewegt.

Im Inneren des Elektroracers ist es so laut, dass ich kaum ein Wort verstehe von dem, was Timo Bernhard mir über das Auto erzählt. Der Sound ist übrigens nicht künstlich generiert, sondern entsteht ganz natürlich durch das Zusammenspiel des Getriebes mit den beiden ölgekühlten, permanent erregten Elektromotoren vorne und hinten auf der Achse. Zusammen erzeugen beide bis zu 800 kW Leistung, also 1088 PS nach alter Rechnung. Ja genau, richtig gehört. Damit erreicht man die 100 km/h in 2,5 Sekunden sowie eine Höchstgeschwindigkeit von über 300 km/h. Und das, wohlge-merkt, bei einem Gewicht von gerade einmal 1560 Kilo. Zugegeben, ein normaler Cup-Racing-Rennwagen mit Verbrennermotor liegt noch einmal deutlich darunter.



„Der Mission R hat
dank der Batterie in
der Mitte EINE PERFEKTE
GEWICHTSVERTEILUNG“

TIMO BERNHARD, PORSCHE-WERKSAHRER



KAROSSERIE-AUFBAU

*Beim Mission R wurden die
Außenhaut und der Überrollkäfig zu
einer Art Exoskelett verschmolzen*

Aber der muss auch keinen schweren Batterieblock mit-schleppen. Dieser wurde beim Mission R elegant an die Stelle des Mittelmotors gesetzt, während die erwähnten Elektromotoren jeweils vorne und hinten auf den Achsen sitzen. „Der Mission R hat dank der Batterie in der Mitte eine perfekte Gewichtsverteilung“, sagt Timo Bernhard. Mittelbatterie statt Mittelmotor.

Doch zunächst einen Schritt zurück für alle, die noch nie vom Mission R gehört haben: Der Wagen ist ein Konzeptfahrzeug, mit dem Porsche zeigen will, wie man sich in Zuffenhausen die Zukunft des elektrischen Kundenrennsports vorstellt. Er basiert auf dem Chassis eines Porsche Cayman und wurde in Handarbeit innerhalb von neun Monaten zusammenge-

schraubt. Ein Einzelstück also. Die maximale Power von 800 kW steht dem Piloten aber nur für kurze Zeit zur Verfügung (zum Beispiel beim Qualifying), beim eigentlichen Rennen kalkulieren die Zuffenhausener Ingenieure mit einer Dauer-Systemleistung von 500 kW, also immerhin noch rund 680 PS. Ansonsten würde die geplante 82 kWh starke Batterie wohl nicht die halbe Stunde durchhalten, die ein Cup-Rennen in der Regel dauert. Danach lässt sich die Batterie dank einer speziellen 900-Volt-Technik (also noch einmal 100 Volt mehr als im Porsche Taycan) innerhalb von 15 Minuten von 5 auf 80 Prozent aufladen. Heute jedenfalls hat Werksfahrer Timo Bernhard nach nur ein paar Runden bereits 20 Prozent des Akkus leer gefahren. „Und jetzt bist du dran“, sagt er beim Einfahren in die Boxengasse zu mir und grinst mich an.

Allein das Einsteigen erweist sich schon als äußerst kompliziert. Um mehr Platz im Innenraum zu schaffen, wurden die Sitze fest mit dem Boden verschraubt. Im Unterschied zu anderen Autos passt man das Cockpit nicht durch Verschieben des Sitzes, sondern durch eine verstellbare Pedalleiste an die Größe des Fahrers an. Dadurch sitzt man rund 60 Millimeter tiefer als in einem normalen Cayman. Zusätzlichen Platz konnte man außerdem durch das Verschmelzen des Überrollkäfigs mit der Außenhaut des Fahrzeugs gewinnen. Das Ergebnis: eine Art Exoskelett, integriert in die Fahrzeugkarosserie. Das ist nicht nur platzsparend, sondern sieht als Nebeneffekt auch noch äußerst chic aus.

Hinterm Steuer angekommen, stelle ich einen gelben Kippschalter am Lenkrad auf „Drive“, dann wird

mir per Funk durchgegeben, dass ich losfahren darf. Das Lenkrad stammt übrigens aus einem Porsche 911 RSR, viele der Schalter und Knöpfe sind daher gar nicht belegt. Insbesondere die Paddles am hinteren Teil des Lenkers, mit denen man sonst die Gänge schalten würde, bleiben hier funktionslos, bei einem Elektrowagen gibt es schließlich nur einen Gang. Ich steige vorsichtig aufs Gas, und langsam wechselt das Motorgeräusch von einem leichten Surren in ein helles, sirenenhaftes Heulen.

Atemberaubender als die Geräuschkulisse ist eigentlich nur die Agilität des Fahrzeugs. Schnelles Gasgeben – Pardon, Stromgeben –, harte Bremsmanöver und abrupte Richtungswechsel: Das alles fühlt sich an wie in einem richtigen Rennwagen. Allerdings ohne die üblichen Helferlein wie ABS, Traktionskontrolle oder Torque Vectoring. Auf solche Assistenzsysteme, wie sie auch im Rennsport üblich werden, hat man beim Mission R verzichtet. Sobald jedoch die profillosen Rennreifen auf den 18-Zoll-Felgen auf Temperatur kommen, fühlt sich das Fahrverhalten auf dem Asphalt umso purer und direkter an.

Einziges Wermutstropfen: Bei Tempo 130 drosselt der Motor jedes Mal die Geschwindigkeit. Zu groß war wohl die Sorge der Entwickler, dass jemand die über zehn Millionen Euro teure Studie gegen die Wand fahren könnte. Diese Geschwindigkeit klingt zwar gering, doch auf dem extrem engen und kurvenreichen Parcours könnte man ohnehin nicht viel schneller fahren.

Gewöhnungsbedürftig ist auch das Bremsen. Man muss mit sehr viel Muskelkraft aufs Pedal steigen, bis tatsächlich eine Wirkung eintritt. Dabei wird, wie bei einem Elektrofahrzeug üblich, rekuperiert. Das heißt, nur sporadisch übernehmen die haptischen Scheibenbremsen das Verzögern. Vor allem auf der Hinterachse erfolgt das Bremsen über den Elektromotor, wodurch ein großer Teil der Energie wieder in die Batterie zurückgeführt werden kann. Nach meinen ersten Runden liegt der Akku-Stand bei 70 Prozent. Im Vergleich zu Timo Bernhard habe ich auf gleicher Strecke nur zehn Prozent, also die Hälfte an Energie verbraucht, aber dafür auch eine deutlich schlechtere Rundenzeit eingefahren. Das kann ich besser, denke ich mir, und versuche, die nächsten Runden etwas näher am Limit zu drehen. Das gelingt auch erst sehr gut, nur in





RITTERSCHLAG

Nur wenige Journalisten bekamen von Porsche die Gelegenheit, das über zehn Millionen Euro teure Showcar über den Rennparcours auf Mallorca zu steuern. Unser Autor war einer davon



der letzten Runde passiert es dann: In einer Schikane bricht mir das Heck aus, und schon sehe ich die zehn Millionen Euro an der nächsten Wand zerschellen. Während ich mich in Gedanken noch frage, ob dagegen überhaupt versichert bin, schaffe ich es gerade noch, mit einem schnellen Gegenlenken das Heck wieder einzufangen. „Und wie war’s?“, fragt mich Timo Bernhard beim Einfahren in die Boxengasse.

Schweißgebadet und wahrheitsgemäß antworte ich: „Wahnsinn! Und ich habe noch 50 Prozent Akku. Nur mein eigener Akku ist jetzt ziemlich leer.“

Am Ende gibt es noch eine gute und eine schlechte Nachricht. Die schlechte: Porsche hat bekannt gegeben, dass der Mission R in dieser Form nicht in Serie gehen wird. Die gute: Die neue 718-Baureihe von Boxster und Cayman, die beide ab 2025 als vollelektrische Straßenfahrzeuge herauskommen werden, sollen sich in vielerlei Hinsicht am Mission R orientieren. Außerdem dürfte dann auch ein entsprechend elektrisches Cup-Rennfahrzeug auf Basis des Cayman folgen – sowie passend dazu eine am Kundensport orientierte eigene Elektrorennserie. Wir können es kaum erwarten! 🏁

Der Autor testete den Wagen auf Einladung des Herstellers.

ELEKTROAUTO

Zwei Redakteure stürzen sich stellvertretend für unsere Leser in den alltags Zapfsäule und der Weg zur Ladestation ein begrüßenswerter



PRO STROM

DAVID GOLLER
Redakteur & Tesla-Fahrer

Macht Ihr Modem noch diese lustigen Geräusche, wenn Sie sich ins Internet einwählen? Nicht? Warum müssen dann Autos heute immer noch „brumm“ machen und stinken? Die Emotionen? Aha ... Elektrogegner erzählen mir ständig solche Storys. E-Autos seien ja eigentlich viel schlechter für die Umwelt. Dass kritische Materialien wie Kobalt, Kupfer oder Nickel auch in jedem Verbrenner stecken, ignorieren sie dabei genauso wie die Tatsache, dass für Öl schon Kriege geführt wurden. Noch so ein Märchen: Im Winter komme man im E-Auto keine 100 Kilometer weit oder müsse Angst vor dem Erfrierungstod haben.

Solcher Quatsch wird von Menschen erfunden, die Angst bekommen, wenn ihr Weltbild ins Wanken gerät. Das kennt man auch aus politisch eher dunklen Umfeldern. Halt! Selbstverständlich ist nicht jeder Diesel-Dieter politisch fragwürdig. Manche haben einfach Angst vor der Zukunft oder stänkern aus Prinzip gegen alles Neue. Dabei verstehe ich die Nostalgie sogar: Manchmal denke ich wehmütig an meinen alten, grauen Game Boy, schwärme von meinem ersten Nokia-Handy, und bis heute sammle ich Vinylplatten. Trennungsschmerz ist menschlich. Doch die Wahrheit ist: Der Verbrenner wird verschwinden. Damit muss man sich anfreunden. Und es ist auch gar nicht schlimm. E-Autos beschleunigen besser, machen keinen Lärm, sind wartungsärmer, unkomplizierter, effizienter. Mich begeistert die moderne Technik jedes Mal, wenn ich in mein Auto steige. „It just works“, hieß einst ein Apple-Credo, und auch Tesla funktioniert einfach. Klar hat die E-Technologie noch Luft nach oben. Aber man kommt schon heute problemlos damit von München nach Hamburg. Und ja, das Ladenetz ist ausbaufähig, aber elektrisch fahren ist unkomplizierter, als viele denken. Sind E-Autos teuer? Natürlich, das ist jeder Neuwagen. In ein paar Jahren wird es auch hier einen Gebrauchtmärkte geben. Ich könnte noch zig Beispiele und Studien anführen, aber die finden Sie selbst, wenn Sie ernsthaft suchen. Und falls Sie das nicht überzeugt, dürfen Sie mir trotzdem Ihre Meinung mitteilen – aber bitte nicht per Fax!



ELEKTRISIERT

Mit 18 fuhr unser Redakteur David Goller den alten BMW E30 seiner Eltern, bis irgendwann selbst das Radio und die Fensterheber nicht mehr wollten. Ein eigenes Auto war lange kein Thema, bis er sich von der neuen E-Technologie begeistern ließ. Heute schwärmt er von seinem hochmodernen Tesla

RS VERBRENNER

philosophischen KAMPF DER ANTRIEBE: Sind der Abschied von der Fortschritt? Oder vielleicht doch nur der Anfang neuer Verirrungen?



PRO SPRIT

MICHAEL BRUNNBAUER
Redakteur & Porsche-Fahrer

Ja, ich weiß, die Zukunft des Automobils ist elektrisch. Der CO₂-Ausstoß von Autos soll laut EU bis 2035 um 100 Prozent, also auf null reduziert werden. Und auch die Beschleunigung eines Elektromotors ist phänomenal. Ich bin gerade erst den Mission R, eine elektrische Konzeptstudie von Porsche, gefahren. In 2,5 Sekunden auf 100 km/h! Das schafft sonst höchstens ein Bugatti Chiron. Aber was viele gerne verschweigen: Auch Elektroautos sind nicht der Heilige Gral des Umweltschutzes. Der Materialaufwand und die damit verbundene Umweltzerstörung sind beim Elektroauto etwa doppelt so groß wie beim Verbrenner, was vorrangig an den Batterierohstoffen Kupfer, Kobalt, Nickel und Lithium liegt. In den Minen, in denen diese abgebaut werden, arbeiten vorwiegend Kinder und Ju-

gendliche unter äußerst fragwürdigen Bedingungen. Hinzu kommt, dass sich Länder wie China bereits den größten Teil der Vorkommen gesichert haben, und nun ja, China ist auch nicht gerade bekannt für seine Demokratie und die Achtung der Menschenrechte. Das ist in etwa so, als würden wir sagen: Heroin ist teuflisch, also lasst uns jetzt alle auf Kokain umsteigen. Wir tauschen den einen Drogendealer gegen einen anderen aus. Nachhaltigkeit sieht anders aus.

Überhaupt, was heißt schon Nachhaltigkeit? Mir hat Michael Mauer, der Chefdesigner von Porsche, im Scherz einmal gesagt, dass Porsche im Grunde die nachhaltigste Automarke der Welt sei. Denn ein 911er wird in der Regel 30, 40 oder sogar 50 Jahre gefahren, während in Deutschland im Durchschnitt die meisten Automobile spätestens nach 20 Jahren verschrottet werden. Mein Porsche steht bereits seit über 20 Jahren auf dem Asphalt, und ich plane, ihn auch noch die nächsten 20 Jahre zu fahren, um ihn dann an meine Kinder zu vererben. In der Zeit wird mein elektrisierter Kollege schon auf den dritten Tesla umgestiegen sein. Mir ist natürlich auch klar, dass nicht jeder einen alten Porsche fahren kann. Und trotzdem, jedes Mal wenn ich bei meinem alten 911er den Zündschlüssel drehe, zaubert mir das Wummern seines 6-Zylinder-Boxermotors ein Grinsen ins Gesicht.

BENZIN IM BLUT

Das erste Auto, das Playboy-Motor-Chef Michael Brunnbauer mit 18 Jahren fahren durfte, war der Porsche 911 Turbo Targa seines Vaters. Seitdem ist er der Marke treu geblieben. Beruflich hat er allerdings schon viele reine E-Modelle von Audi, BMW bis hin zum Tesla getestet





SPARTANISCH

Alles im Rocks-e fand unser Autor auf ein Minimum reduziert vor: Die Heizung hat nur eine einzige Stufe, statt eines Displays wird das Handy in eine Halterung gespannt, und wer Musik hören will, sollte sich eine Bluetooth-Boombox ins Auto stellen



text
**MICHAEL
BRUNNBAUER**

TESTFAHRT

Moped auf vier RÄDERN

Mit dem neuen ROCKS-E will Opel die Mobilität für Teenager revolutionieren. Wir haben die acht PS schon mal im Straßenverkehr ausprobiert

A

uch wenn es aussieht wie ein Würfel auf Rädern, eigentlich ist es ein Moped. Zumindest laut Gesetz. Denn der neue Opel Rocks-e darf mit seiner auf 6 kW (8 PS) beschränkten Dauerleistung des Motors und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h auch von 15-Jährigen bewegt werden, die den AM-Rollerführerschein haben. Er ist quasi der Smart für Teenager und soll für sie eine sicherere Alternative zum E-Bike oder Moped werden.

Wie sich das anfühlt, haben wir bei einer kleinen Ausfahrt durch Frankfurt ausprobiert. Schon das Einsteigen ist gewöhnungsbedürftig. Aus Kostengründen wurden identische Türen verbaut mit der Folge, dass nur die Beifahrertür normal vorn angeschlagen ist, während die Fahrertür nach hinten aufklappt. Rolls-Royce-Feeling im 7990 Euro teuren Opel.

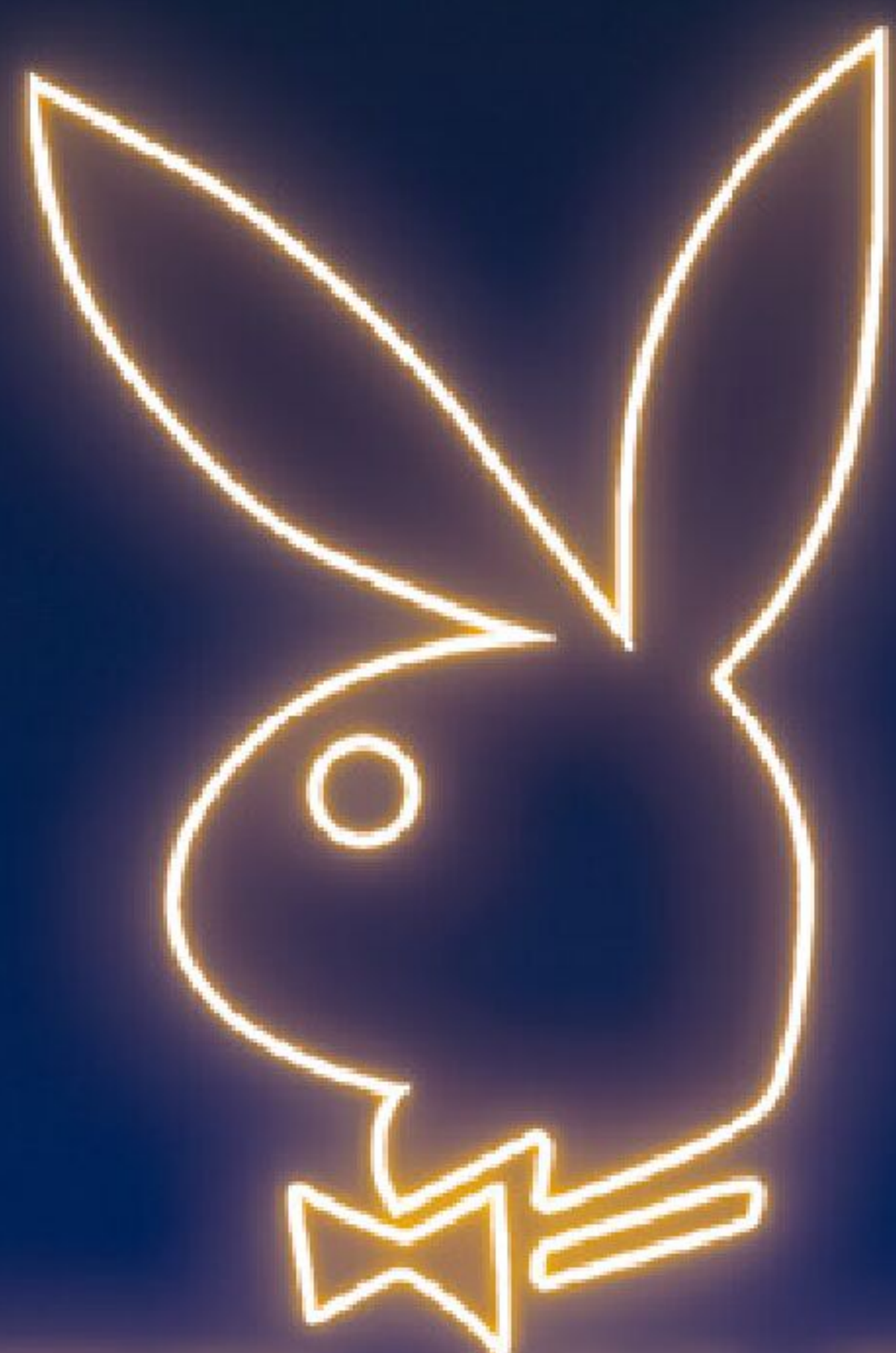
Im normalen Stadtverkehr macht sich der Rocks-e zunächst gut, nur wenn das Tempolimit über 50 liegt oder man bergauf fahren will, hat man als Fahrer das Gefühl, dass besser jemand aussteigen und schieben sollte. Ob die Jugend so etwas cool findet, ist natürlich eine berechtigte Frage. Aber dafür findet sie es vielleicht nachhaltig, denn der vollelektrische Wagen lässt sich an jeder Haushaltssteckdose in 3,5 Stunden voll aufladen und liefert eine Reichweite von 75 Kilometern. 

Der Autor testete das Fahrzeug auf Einladung des Herstellers.

Opel ROCKS-E

Geschwindigkeit **45 KM/H**
Leistung (Max.) **12 PS** Reichweite **75 KM**
Preis **7990 EURO**

DER PLAYBOY-PODCAST
PERSÖNLICHE GESPRÄCHE IN INTIMER BAR-ATMOSPHÄRE



AFTER HOURS

DIE PLAYBOY BAR-GESPRÄCHE

MIT CHEFREDAKTEUR FLORIAN BOITIN UND GÄSTEN



JETZT ALLE FOLGEN GRATIS HÖREN AUF



DURCHSTARTER
*Rimac neben einem Bugatti
Chiron Pur Sport. Seit
Kurzem leitet er auch das Joint
Venture Bugatti Rimac*

FOTO: RIMAC





PORTRÄT

Mann unter STROM

text
STEVE CROPLEY

Der Kroatte MATE RIMAC baut elektrische Supersportwagen und hilft Herstellern wie Porsche bei der Elektrifizierung. Dabei ist er erst 34. Wie hat der „Elon Musk des Balkans“ das geschafft?



L

ässige Chinos, Poloshirt mit eigenem Firmenlogo drauf. Mate Rimac schlendert entspannt zum Treffen, grüßt freundlich. Mate wer? Bisher sagt der Name Mate Rimac, ausgesprochen Rimats, nur eingefleischten Auto- und Technik-Fans etwas.

Doch bald sollten ihn alle Autofahrer kennen. Denn der Mann plant, die Autowelt zu verändern.

Rimac gilt als Europas führender Anbieter von fortschrittlichen Elektrifizierungslösungen für Autohersteller. Ganz gleich, ob mehr Leistung, weniger Verbrauch oder mehr Reichweite – Mate Rimac tüftelt an Lösungen, damit E-Autos besser werden. Seit ein paar Jahren

zählt er Automobilhersteller aus der ganzen Welt zu seinen Kunden, darunter Aston Martin, Ferrari und Porsche. Porsche und Hyundai schätzen ihre Erfahrungen als Kunden der Rimac-Technologie so sehr, dass sie sich als Investoren beteiligt haben. Sein in Zagreb ansässiges Unternehmen Rimac Automobili wird bald die größte Firma Kroatiens sein – mit einem eigens für seine 2500 Mitarbeiter geplanten neuen Campus. Es wird das größte Gebäude des Landes. Kein Wunder, dass sie ihn hier längst den „Elon Musk des Balkans“ nennen, in Anspielung auf den innovativen Chef von Tesla.

Im Gegensatz zu Elon Musk, dessen Vater ein reicher südafrikanischer Geschäftsmann ist, hatte es Mate Rimac deutlich schwerer. Als er drei Jahre alt ist, fliehen seine Eltern 1991 vor dem jugoslawischen Bürgerkrieg nach Frankfurt am Main. Dort wächst er auf, bis die Familie nach Kroatien zurückkehrt, als er zwölf Jahre

WERKSCHAU

Rimac Automobili fertigt so viele Komponenten wie möglich selbst und setzt höchste Qualitätsstandards.

Links: die komplexe Verdrahtung eines Kabelbaums. Mitte: Mate Rimac erklärt den Aufbau eines E-Motors. Rechts: Dieser Rimac Nevera wird bald Nico Rosberg gehören





RIMAC NEVERA
Je ein E-Motor pro Rad und 1914 PS ermöglichen einen Sprint von 0 auf 100 in zwei Sekunden, die 200 km/h soll der Wagen in knapp fünf Sekunden erreichen. Höchstgeschwindigkeit: 412 km/h



Der Kroat ist zwar kein guter Schüler, wie er selbst sagt, ABER CLEVER

alt ist. Schon früh entdeckt er seine Leidenschaft für Autos und Elektronik. Der Kroat ist zwar kein guter Schüler, wie er selbst sagt, aber clever. Gefördert von einem Lehrer, entwickelt er in der Schule 2005 einen Handschuh, der PC-Tastatur und -Maus ersetzt. Sein neuartiges Rückspiegelsystem, das keinen toten Winkel hat, wird 2006 auf einer Messe in Nürnberg ausgezeichnet. „Das war eine große Überraschung und gab mir das Selbstvertrauen, dass ich Dinge bauen kann, die funktionieren“, sagt er. Mit 17 Jahren reicht er zwei Patente ein, mit 18 Jahren erhält er bei internationalen Wettbewerben zahlreiche Preise für seine Erfindungen. Ein Technik-Freak. Und einer, der Autos liebt.

Mit 18 Jahren kauft er sich einen alten BMW E30, um damit Rennen zu fahren. Doch der Motor hält nicht lange, woraufhin der Tüftler einen E-Antrieb aus einem Gabelstapler einbaut. Was sich als ideal für Beschleunigungsrennen herausstellt. Zwar ist die Konstruktion anfangs nicht sehr zuverlässig, aber mithilfe von Freunden verbessert er den Motor immer weiter – und gewinnt bald die ersten Rennen. Fünf FIA-Beschleunigungsrekorde machen den grünen E30 und dessen Besitzer in der Szene bekannt. Mate Rimac denkt erstmals darüber

nach, die Technik in Serienfahrzeuge zu integrieren und da-

raus ein Geschäft zu machen. Dann meldet sich 2010 plötzlich eine königliche Familie aus dem Nahen Osten, die von Rimac ein Auto bauen lassen will. Er kann sein Glück kaum fassen, erstellt Skizzen und einen Geschäftsplan für ein Auto mit mindestens 1000 PS, das von 0 auf 100 km/h in 2,8 Sekunden beschleunigen soll. Er fügt Details des BMW E30 als Beweis für seine technischen Fähigkeiten bei.

Nach Verhandlungen erklären sich die Kunden bereit, den Concept One zu finanzieren, der auf der IAA 2011 in Frankfurt vorgestellt werden soll, und bestellen einige Autos für das folgende Jahr. Rimac beginnt mit der Beschaffung von Komponenten und der Organisation eines Messestands. Aber es bleiben nur sechs Monate für sein kleines Team, um ein Auto zu bauen. Ein Wettlauf mit der Zeit beginnt. Doch das Geld kommt nie an. Für einen Rückzieher ist es aber längst zu spät, er hat schon zu viel in das Projekt investiert. Also macht Mate Rimac weiter, leiht sich Geld und arbeitet Tag und Nacht. In den wenigen Arbeitspausen schläft er auf



„Unsere Erfahrung
mit dem BMW hatte
gezeigt, dass wir bei der
ELEKTRIFIZIERUNG
WEITER waren als die
meisten Hersteller“

MATE RIMAC

dem Boden der Garage. Es bleibt bis zum Ende knapp: „Als der Lastwagen kam, um das Auto nach Frankfurt zu bringen, hatten wir nur das Chassis fertig“, erinnert er sich. Der Lkw soll eigentlich um 17 Uhr abfahren, der Fahrer hilft die ganze Nacht mit und bricht erst morgens um fünf Uhr mit dem fertigen Auto auf – er arbeitet noch heute für Rimac. Der Concept One wird

am 19. September 2011 vorgestellt und erhält viel Beifall – obwohl er nicht fahrbereit ist. Für Rimac und sein Team genug Motivation, um weiterzumachen. Doch sie benötigen dringend mehr Geld. „Aus purer Notwendigkeit begannen wir, Projekte für Kunden durchzuführen, um an Geld zu kommen“, erinnert er sich. „Unsere Erfahrung mit dem BMW hatte gezeigt, dass wir bei der Elektrifizierung weiter waren als die meisten Hersteller. Diese Expertise haben wir Kunden angeboten.“ Für das spanische Technologie-Unternehmen Idiada konzipieren sie ein Auto – es wird der Rettungsanker für Rimac.

Rückblickend betrachtet er das Scheitern des Geschäfts mit dem Nahen Osten als Segen. „Wir hätten das Geld für den Bau eines Showcars ausgegeben, was uns in die falsche Richtung geführt hätte. Da wir das Geld nicht hatten, waren wir sehr einfallsreich und sehr sparsam“, sagt er lachend. Außerdem sieht er den Concept One heute kritisch: „Es musste so sein,



ELEKTRISIEREND

Porsche Taycan, Rimac Nevera und Bugatti Chiron: Am Joint Venture Bugatti Rimac ist die Porsche AG mit 45 Prozent beteiligt. Rimac soll mit seinem Wissen über elektrische Antriebe auch die nächste Generation des Bugatti Chiron elektrifizieren. Der Concept One (r.), das erste Rimac-Modell, erreicht seine Spitzengeschwindigkeit von 365 km/h in 13,1 Sekunden



wie es war, aber in gewisser Weise bedauerte ich die ganze Sache auch. Es sollte schnell durch ein neueres Auto ersetzt werden. Das Nevera-Konzept hatte ich schon im Kopf, aber wir hatten kein Geld und mussten daher weitermachen.“ Rimacs Start in die Branche ist außergewöhnlich. Er ist heute erst 34 Jahren jung, hat nie bei einem traditionellen Autokonzern gelernt, noch hat er ein Familienunternehmen geerbt. Er wurde nie von der Automobilindustrie gefördert, und Kroatien hat keine florierende Autoindustrie. Sein Wissen über Autos hat er sich selbst angeeignet, an der Universität Zagreb hat er Betriebswirtschaft

studiert. Dafür besitzt Rimac etwas, das man nicht lernen kann: „Ich bin von klein auf verrückt nach Autos, ich liebe Elektronik, habe eine immense Hochachtung vor der Arbeit des Elektropioniers Nikola Tesla und bin bereit, so hart und so lange zu arbeiten, wie es nötig ist, um ein Unternehmen aufzubauen.“

Der Jungunternehmer spricht neben Kroatisch hervorragend Englisch und Deutsch, hat keine Chefallüren. Sein Schreibtisch steht mitten in einem Großraumbüro, und er hat auch keinen eigenen Parkplatz. Die Besprechungsräume sind nach seinen Helden benannt: Ferdinand Piëch, Nico Rosberg (der Besitzer des ersten Nevera werden wird) und „Grand Tour“-Moderator Richard Hammond. Das ist besonders bemerkenswert, weil der Moderator 2017 Rimac bei-

„Damals waren ELEKTROAUTOS ein Witz, gemacht für Leute, die keine Autos mögen“

MATE RIMAC



Alles fng mit einem BMW 323i E30, Baujahr 1984 an. Mit 18 Jahren kauft sich Mate Rimac den BMW-Zweitürer, um bei lokalen Drag-Rennen und Drift-Wettbewerben zu starten. Er ahnt damals nicht, dass ihn das Auto berühmt machen und den Grundstein für sein Unternehmen legen wird. Als nach einem Rennen der Motor kaputt geht, sucht er Ersatz.

Anfangs spielt er mit dem Gedanken, einen V8 einzubauen, doch der ist zu teuer. Sein Interesse an Elektronik und dem in Kroatien geborenen Elektropionier Nikola Tesla ermutigten ihn, den E-Motor eines Gabelstaplers einzubauen. „Damals waren Elektroautos ein Witz, gemacht für Leute, die keine Autos mögen“, sagt er. Zuschauer nannten das Auto eine Waschmaschine. Aber es war schnell und wurde von Rennen zu Rennen immer schneller. Mit der Hilfe von Freunden baute Rimac sieben Versionen und stellte schließlich eine Reihe von FIA- und Guinness-Geschwindigkeitsrekorden auf. „Wir hatten Explosionen und Brände in unserer Garage, und ich schätze, dass ich 100 Stromschläge erlitten habe, während wir das Auto bauten“, erinnert er sich. Der Gabelstaplermotor soll eigentlich nur 5 PS liefern, kann aber auch bis zu 500 PS leisten, wenn man ihn nur kurz laufen lässt. Rimac lernt mit der Zeit, wie lange er das Gaspedal durchdrücken kann, ohne dass der Motor explodiert.

INITIALZÜNDUNG

Noch heute besitzt Rimac den grünen BMW, mit dem alles begann. Vor einigen Jahren fuhr ihn ein Mitarbeiter zu Schrott, doch Rimac will den E30 wieder aufbauen, hatte bisher aber keine Zeit. Die Firma geht vor

nahe ruiniert hätte, als er einen Prototyp des Concept One crashte. Beim neuesten Wurf soll das nicht passieren: Rimac hat gerade die Produktion seines zwei Millionen Euro teuren Elektro-Hypersportwagens Nevera mit 1914 PS aufgenommen.

D

ie Leistung und Effizienz hat das Management des Volkswagen-Konzerns so beeindruckt, dass es vor einigen Monaten den Vorschlag machte, die Tochter Bugatti in dem neuen Unternehmen Bugatti Rimac zu verschmelzen – mit Mate Rimac als CEO und Porsche als wichtigstem

technischem Partner. Seitdem leitet Mate Rimac die Entwicklung des ersten neuen Bugattis mit Elektroantrieb. Die Volkswagen AG wollte die Marke schon abstoßen, weil man nicht bereit war, für ein paar Milliarden einen Elektro-Hypersportwagen zu entwickeln. Doch Mate Rimac hat gezeigt, dass er die Kosten bei der Entwicklung unter Kontrolle hat. „Auf der Basis der einzelnen Fahrzeuge ist Bugatti sehr erfolgreich. Viele wären überrascht, wie profitabel jedes einzelne Modell ist. Ich war es jedenfalls. Aber bei der Entwicklung der Technik war das Unternehmen weniger erfolgreich. Es hat sie mehr gekostet, den Chiron aus dem Veyron zu entwickeln, der den gleichen W16-Motor hat, als wir für die Entwicklung unseres Nevera ausgegeben haben“, erklärt Rimac. Volkswagen stand vor der Wahl: Milliarden in Elektroautos zu investieren oder Bugatti einzustellen. „Ich sehe dieses Arrangement als eine Win-win-win-win-Situation“, sagt Mate Rimac. „Es ist ein Gewinn für uns, weil wir eine wunderbare Marke mit einer 113-jährigen Tradition lebendig halten. Es ist ein Gewinn für Volkswagen, denn Bugatti hat eine große Zukunft, sie besitzen einen Anteil an der Firma, und wir werden die Kosten im Griff haben. Es ist ein Gewinn für unsere Angestellten, weil wir wachsen werden. Und es ist ein Gewinn für die Kunden, weil es aufregende, neue Produkte geben wird“, ist sich der Kroatie sicher.

Derzeit entwickelt Rimac Technikkomponenten und Fahrzeuge noch in seiner alten Zentrale, einem ehemaligen Lagerhaus in der Nähe von Zagreb. Das neue Areal, der Rimac Campus, soll viermal so groß werden und alle wichtigen Aktivitäten zusammenführen: den Bau von Hypersportwagen, Entwicklungsarbeiten für Kunden im Bereich E-Mobilität und ein noch „geheimes



Geschäftsfeld“. Dazu zählen die Entwicklung und Produktion von elektrischen Hypersportwagen sowie Carbonfaser-Matten und -Wannen. Auch Auftragsarbeiten von Kunden für Motoren, Getriebe, Batterien und Wechselrichter werden hier erledigt sowie die Produktion des Pininfarina Battista, der auf dem Rimac Nevera basiert. Zudem wird Rimac künftig wichtige Komponenten für Bugatti herstellen, die später im Bugatti-Stammwerk im französischen Molsheim montiert werden. Über sein „geheimes Geschäftsfeld“ möchte Mate Rimac noch nicht sprechen. Nur so viel verrät er: Er arbeitet seit Jahren an autonomen Fahrzeugen, bezeichnet sie selbst als „Robotaxi“.

Solche Zukunftsvisionen schienen vor ein paar Jahren noch utopisch zu sein, doch die schnell wachsende Expertise des Rimac-Teams hat im Lauf der Zeit immer größere Investoren angezogen. 2014 stieg der erste mit einer Million Euro ein, zwei Jahre später gab es eine weitere Investitionsrunde mit zehn Millionen Euro. Es folgten größere Aufträge unter anderem für Aston Martin, Ferrari, Jaguar und Renault. „Das hat uns gezeigt, dass das Technologiegeschäft in hohem Maße skalierbar und daher für Investoren so attraktiv ist, wie es der Bau von Hypersportwagen niemals sein kann“, weiß Mate Rimac heute. Anfangs plante er mit einem Arbeitsvolumen von 70 Prozent für die Hypersportwagen und 30 Prozent für Kundenaufträge – heute ist es genau umgekehrt. 2018 beteiligt sich auch noch Porsche mit der ersten von drei Investitionstranchen, 2019 Hyundai. Heute befindet sich das Unternehmen immer noch auf einem steilen Expansionskurs, aber seine Mission ist jetzt viel besser definiert. Rimac möchte weiterhin al-

HEIMAT DER HYPERCARS

Kroatien ist stolz auf seinen jungen Elektroauto-Pionier und der auf sein Heimatland: Die Produktion in Sveta Nedelja nahe Zagreb will Rimac trotz zahlreicher Angebote nicht ins Ausland verlagern



LIMITIERT

Nur 150 Exemplare des Rimac Nevera werden gebaut. Der stolze Preis: zwei Millionen Euro

les unter einem Dach entwickeln. „Wenn wir Design, Qualität und Lieferzeiten kontrollieren, haben wir unser eigenes Schicksal in der Hand.“

Bei einem Rundgang durch die Hallen zeigt er uns, wie er das meint. Erst kommen wir an eine Montagestation, wo die Innenverkleidung aus Stoff und Leder für den Nevera gefertigt wird. Ein paar Meter weiter sitzen Ingenieure, die gerade mit CAD-Programmen komplizierte Teile entwerfen, einige von ihnen haben früher für Formel-1-Teams wie McLaren gearbeitet. Dann gelangen wir in eine riesige Montagehalle, wo zwei Pininfarina Battistas und zwei Neveras stehen, einer von ihnen wird bald Nico Rosberg gehören. Ohne ihre Außenverkleidung sehen die Autos fast schon beängstigend komplex aus, aber man erkennt auch gut, wie wunderschön verarbeitet sie sind mit edlen Gussteilen, Kabelführungen und Befestigungssystemen. Mate Rimac stellt uns einen sanftmütigen Kerl vor, der seit sieben Jahren für ihn arbeitet: Boris ist für

etwa 40 Mitarbeiter verantwortlich, die Kabelbäume herstellen, dabei war er früher kein Verkabelungsexperte, sondern hatte nur an seinem eigenen Audi einige saubere Audio-Installationen vorgenommen. Mate Rimac mochte seine Arbeit und seine Einstellung – und gab Boris einen Job. Diese unkonventionelle Art, talentierte Leute zu finden und ihre Fähigkeiten zu verfeinern, zieht sich wie ein roter Faden durch die Geschichte von Rimac Automobili, obwohl das Unternehmen auch bestens ausgebildete Experten anzieht. Mate Rimac ist stolz auf das Wachstum: „Man sagt, wenn sich die Größe eines Unternehmens verdoppelt, wird es ein anderes Unternehmen. Das bedeutet, dass ich in den letzten fünf Jahren zehn verschiedene Unternehmen geleitet habe.“ Wer kann das schon von sich behaupten? Außer vielleicht Elon Musk. 🐦

AUSSICHTSREICH

Mit der fünften Generation kommt der Kia Sportage erstmals in einer speziell für Europa konzipierten Version – mit einer modernen Antriebspalette inklusive Plug-in-Hybrid, neuesten Konnektivitäts- und Assistenzsystemen sowie Dimensionen und Proportionen, die ganz auf hiesige Ansprüche zugeschnitten sind. Gebaut wird er ebenfalls in Europa



Neue ENERGIE tanken

Erstmals gibt's den Kia-SUV-Bestseller auch mit Stecker.

*Dass das aus ihm einen Teilzeit-Stromer
mit Vollzeit-Komfort macht, beweist der neue
SPORTAGE PLUG-IN-HYBRID*

*auf unserem Tagestrip ins
bayerische Voralpenland*



L

KIA SPORTAGE PLUG-IN-HYBRID

Höchstgeschwindigkeit **191 KM/H** Leistung **265 PS**
0–100 km/h **8,2 SEKUNDEN** Drehmoment **350 NM**
Kraftstoffverbrauch kombiniert pro 100 km **1,1 L**
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km **26**
Preis **AB 44.390 EURO**

autlos biegen wir um die letzte Kurve vor dem Ziel unseres heutigen Ausflugs: dem Staffelsee im bayerischen Murnau. Wir mussten heute mal raus aus der Stadt. Ich zum Runterkommen. Und der Kia Sportage Plug-in-Hybrid, um richtig aufzufahren. Auf diesem Tagestrip darf er beweisen, was er draufhat. Denn wäre der Sportage nicht schon das beliebteste SUV-Modell Kias, wäre spätestens

seiner fünften Generation dieser Status sicher. Zum ersten Mal rollt das Kompakt-SUV nämlich in einer hybriden Variante vom Band: Der 1,6-Liter-Turbobenziner ist mit einem 66,9-kW-Elektromotor und einem 13,8-kWh-Lithium-Ionen-Polymer-Akku kombiniert. Über das sechsstufige Automatikgetriebe verteilt sich die Power des Teilzeit-Stromers immer auf alle vier Räder.

Los geht unsere Spritztour auf den Straßen Münchens Richtung Autobahn: Abgasfrei und mucksmäuschenstill fahren wir im EV-Modus gen Süden. Auf der Autobahn hätten wir den rein elektrischen Fahrmodus beibehalten können – zumindest one way: 140 km/h und eine Reichweite von 70 Kilometern sind hier drin. Die Antriebsart wählt der Sportage PHEV jedoch je nach Fahrsituation selbst, wenn man ihn lässt. Ich schalte jetzt manuell in den „Sport“-Modus und bemerke sofort, wie das Auto dynamischer wird – und das Bergpanorama schnell näher kommt. Laufen beide Antriebe kom-

GANZ SCHÖN SPORTLICH

Scharf konturierte Rückleuchten und eine Querleiste am Heck sorgen für eine breite Rückansicht des Teilzeit-Stromers. Auch die markante C-Säule unterstützt sein sportliches Erscheinungsbild





MEHR GELÄNDE WAGEN
Neu am Allradler ist auch die „Terrain Mode“-Funktion: Auf matschigem, sandigem oder verschneitem Untergrund sorgt sie für optimale Traktion

biniert, bringt der Wagen 265 PS auf die Straße und sprintet in 8,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Auf dem Parkplatz am Staffelsee abgestellt, sieht der urbane Teilzeit-Stromer keineswegs fehl am Platz aus: Sein organisches und fließendes Design passt sich optisch perfekt ins natürliche Umfeld ein. Sensorgesteuert öffnet sich der mit 540 Litern extrem geräumige Kofferraum. Obwohl Kias Neuer nur ein wenig größer ist als seine Vorgänger, bietet er deutlich mehr Platz – mein portables SUP-Board wirkt darin beinahe verloren. Und auch sonst herrscht im Innenraum Übersichtlichkeit. Das gewölbte Panoramadisplay mit 2 mal 12,3 Zoll stellt das Navi und auch die Rückfahrkamera mehr als deutlich dar.

Auf dem Rückweg legen wir ein paar Extrakilometer über Land ein – um den Blick auf die Zugspitze zu genießen und weil der Antritt im EV-Modus einfach riesigen Spaß macht. Zurück in München, merke ich, dass ich in den Bergen meine Akkus aufgeladen habe. Jetzt ist der Kia dran: Dank einer maximalen Leistungsaufnahme von 7,2 kW lässt sich sein Akku in 105 Minuten an einer entsprechenden Ladesäule von 10 auf 100 Prozent laden. Ich überlege derweil, wohin es als Nächstes gehen könnte.



GESICHT ZEIGEN

Die Front der fünften Sportage-Generation prägen eine neue Version der Kia-„Tigernase“ und das LED-Tagfahrlicht in Bumerang-Form



ALLES IM BLICK

Das gewölbte Panoramadisplay ist im wahrsten Sinne des Wortes ein Hingucker. Die Multi-Mode-Leiste darunter ist intuitiv bedienbar, eine induktive Smartphone-Ladestation ein Plus für den Alltag. Freiheitsgefühl verschafft das Panoramadach

FAHRZEUGE-CHECK

Groß, schnell, luxuriös: Eine neue Klasse von SUPER-SUVS erobert unsere Straßen

*Mit dem Lamborghini Urus fing es an. Mittlerweile setzen
immer mehr Hersteller auf supersportliche Geländewagen. Hier
sind DIE SIEBEN BESTEN ihrer Art*

texte ROLAND LÖWISCH UND MICHAEL BRUNNBAUER

W

Der große KLASSIKER

RANGE ROVER P530 FIRST EDITION (SWB)

Geschwindigkeit 250 KM/H *Leistung* 530 PS
0–100 km/h 4,6 SEKUNDEN *Gewicht (DIN)* 2510 KG
Preis 180.400 EURO

Wenn wir behaupten würden, der neue Range Rover dürfe in Deutschland aufgrund seiner Größe gar nicht fahren, wäre das Übertreibung. Also backen wir kleinere Brötchen: Der neue Range Rover darf an deutschen Autobahnbaustellen nicht auf die Überholspur. Die ist nämlich meist nur für maximal 2,1 Meter breite Autos erlaubt. Die fünfte Generation des Range Rover misst aber mit ausgeklappten Außenspiegeln 2,2 Meter in der Breite. Zweikommazwei! Ungelogen.

Das wird allerdings nicht der Grund sein, warum Land Rover sein neues Schlachtschiff im Land der unbegrenzten Möglichkeiten präsentiert. Die USA sind wohl eher der lukrativste Markt für den größten aller Range Rover, der erstmals dank langem Radstand auch mit sieben Sitzen zu haben ist. Im Gegensatz zu den Ausmaßen ist das Design minimalistisch gehalten. Besonders unverwechselbar: das

Heck mit Rückleuchten, die nichts als schmale, vertikale rote Striche sind. Während in Amerika damit auch geblinkt wird, besitzen die europäischen Versionen horizontale Blinker, die bei Nichtnutzung unsichtbar links und rechts neben dem großen Marken-Schriftzug ruhen. Alle Karosseriefächen sind schlicht gehalten, keine Kanten oder Sicken buhlen um Aufmerksamkeit. Ebenfalls unauffällig: Erstmals fährt der Range Rover auf 23-Zöllern. Die großen Räder stehen dem Briten einfach gut.

Wer genau hinschaut, erkennt sogar noch die minimalistischen Styling-Ideen der Urfassung, auch wenn manche Menschen blasphemisch behaupten könnten, der erste Range Rover hätte gar kein Design gehabt. Da wäre zum Beispiel die „clamshell bonnet“, die Muschelschalen-Motorhaube. Und das „floating roof“ – wobei es eine Mär ist, dass der Ur-Range dieses mit Absicht erhielt. Er bekam einfach ein schwarzes Dach mit schwarzen A-, B- und C-Säulen, was einen „schwebenden“ Eindruck machte.



D

ie kurzen Überhänge vorn und hinten, die niedrige Gürtellinie und die nach wie vor horizontal geteilte Heckklappe sind allerdings Reminiszenzen an die Urfassung von 1970. Ansonsten zeigt die neue Generation deutlich die Wandlung vom luxuriösen Geländewagen zum Luxusauto, das unter anderem auch Gelände kann. Und will damit in die Nähe von Bentley Bentayga und sogar Rolls-Royce Cullinan rücken.

wir unter anderem auf dem legendären Highway Nr. 1 erleben dürfen, an der kalifornischen Küste zwischen Occidental und Albion. Mindestens genauso schön ist die Reise durch die Redwood-Wälder, wobei die riesigen Bäume den mächtigen Briten doch wieder aussehen lassen wie einen kleinen Engländer.

Nebenbei beschäftigen wir uns mit dem ganzen Luxus, der uns im Innenraum umgibt. Schon beim Einstieg fahren einem automatisch große Handgriffe aus der Tür entgegen. Damit öffnet man eine riesige Tür, deren unterer Teil bis über den Schweller reicht, damit man sich auch nach einem wilden Ritt keine dreckigen Hosenbeine holt. Elektrische Motoren ziehen sie auf



Natürlich gibt es auch Kraft im Überfluss. Die stärkste Benzinversion kommt mit einem 4,4-Liter-V8-Motor und 530 PS. Klar, dass wir uns diese volle Kraft aus dem V8 bei unserer Testfahrt nicht entgehen lassen – allerdings im Modell mit kurzem Radstand, der fast drei Meter umfasst (der lange Radstand hätte noch 20 Zentimeter mehr). Einen solchen Riesen machen selbst die 530 PS nicht zum Sportler. Für sportliche Eskapaden ist das Auto schlicht zu groß, zu hoch und zu schwer. Nach DIN wiegt es mit seinem Achtzylinder mehr als 2,5 Tonnen. Und bei der serienmäßigen Wankstabilisierung hat alle Elektronik voll zu tun, um den Aufbau halbwegs ruhig zu halten – selbst im „Dynamic“-Mode, der unter anderem das Fahrwerk strafft. So ist der Riese als Gleiter perfekt. Was

Wunsch sanft zu, und schon sitzt man in einem Mix aus Barhocker und Sessel, natürlich alles vielfach verstell-, beheiz- sowie kühlbar – und hinten sogar inklusive Massagefunktion. Überhaupt hinten: Man kann den Beifahrersitz vom Fond aus per Knopfdruck falten, sodass man auf den Rücksitzen noch mehr Beinfreiheit genießt und keine Kopfstütze die Sicht nach vorne behindert. In der „SV Signature Suite“-Version lassen sich sogar Tisch und Getränkehalter elektrisch ausfahren und händisch auseinanderklappen, um sodann einen kleinen Kühlschrank für Schampus und zwei Gläser zu öffnen.

Zu all dem Luxus passen nur die vier Festhalte-Griffe unterm Dach nicht: Die flappen geräuschvoll zurück in ihre Position, sobald man sie loslässt. Und wenn wir gerade beim

**DIE
GLORREICHEN
SIEBEN DER
LUXUS-SUVs**



Meckern sind: Die Sitze vorne haben zwar Armlehnen – aber jeder nur eine, jeweils auf der Mitteltunnelseite. Der linke Arm des Fahrers und der rechte des Beifahrers müssen etwas weiter weg an der Tür ruhen.

Sehr britisch sind die edlen und toll verarbeiteten Materialien: Holz, Leder, Carbon – und in der hyperedlen Version SV auch Keramik. Ein paar Schalter sitzen im Lenkrad, sonst ist das Cockpit gut aufgeräumt. Die meisten Funktionen werden über den 13,7 Zoll großen Screen oben an der Mittelkonsole bedient.

Beim Fahren fällt vor allem die Stille auf. Tatsächlich ist innen fast nichts vom Wummern des mächtigen V8-Benziners zu hören, nur ein paar Reifen- und Windgeräusche dringen ans Ohr. Das liegt am Soundsystem mit aktiver Geräuschunterdrückung – die Lautsprecher dazu sind in den Kopfstützen verbaut. Wie von den Machern erdacht, entschleunigt das Auto somit perfekt. Erst recht in Pausen. Dann klappt man den unteren Teil der zweigeteilten Hecktür aus und bestückt ihn bei längerem Verweilen mit Kissen, um dort bequem zu sitzen. Sogar beleuchten kann man den mobilen Picknickplatz mit Lampen in der Hecktür. Land Rover nennt das Arrangement mit wenig englischer Zurückhaltung „Event-Suite“.

Doch jetzt heißt es erst mal: ab ins Gelände. Wobei wohl die wenigsten Besitzer ihr Juwel kratzigen Büschen und spitzen Schottersteinen aussetzen werden. Aber das Auto macht all so etwas gerne mit – und muss

es als Range Rover natürlich auch können. Tatsächlich finden wir im Hinterland von Sonoma ein paar Offroad-Strecken, auf denen sich die Kletter- und Abfahrtsfähigkeiten des Monster-SUVs ausprobieren lassen. Diverse Offroad-Fahrmodi spielen unter anderem mit der Höhe des Autos, die dank Luftfederung variiert werden kann, zusätzlich gibt es eine Geländeuntersetzung des 8-Gang-Getriebes. Wir klettern über staubige Pisten auf 760 Meter hohe Berge. Wirklich schwierige Passagen sind leider nicht dabei. Doch das Auto würde sie meistern – unter anderem dank einer einstellbaren Bodenfreiheit von 219 bis 295 Millimetern, einer Wattiefe von 900 Millimetern, einem Böschungswinkel von 29 Grad vorne und 34,7 Grad hinten sowie einem Rampenwinkel von 27,7 Grad. Von Vorteil ist auch die Hinterachslenkung, die den Wendekreis bei unserem Fahrzeug auf elf Meter verkürzt. Kameras rund ums Auto zeigen dem Fahrer auf Wunsch genau, wie viel Platz die Vorderräder zum Hindernis haben und was sich vor der hohen, ausladenden Motorhaube befindet.

Selbstverständlich ist diese bewohnbare Mobilität nicht ganz billig. Die 530-PS-Version in der von uns getesteten „First Edition“ ist ab 180.400 Euro zu haben. In der maximalen Ausführung mit langem Radstand liegt der Range Rover sogar bei 229.900 Euro. Aber Luxus kostet eben. 

Der Autor testete den Wagen auf Einladung des Herstellers.



DIE
GLORREICHEN
SIEBEN DER
LUXUS-SUVS

Der extreme SUPERBOLIDE

ABT SPORTSLINE RSQ8 SIGNATURE EDITION

Geschwindigkeit **315 KM/H** *Leistung* **800 PS**
0–100 km/h **3,2 SEKUNDEN** *Gewicht* **CA. 2400 KG**
Preis **316.480 EURO**



D

a ein normaler Audi RS Q8 mit gerade einmal 600 PS offensichtlich hoffnungslos untermotorisiert ist, nahm sich der Fahrzeugveredler Abt Sportslin des Problems an und brachte im Rahmen einer speziellen Signature Edition den RSQ8 in einer neuen Variante mit 800 PS und bis zu 1000 Newtonmeter Drehmoment heraus. Speziell entwickelte Ladeluftkühler und Turbolader sowie ein eigenes Steuergerät zaubern noch einmal 200 zusätzliche Pferde unter die Motorhaube des damit vermutlich leistungsstärksten SUV der Welt. Akustisch, aber auch visuell fällt das Fahrzeug durch

eine Auspuffanlage mit Schalldämpfern aus Edelstahl und vier dicken Endrohrblenden mit 10,5 Zentimeter Durchmesser auf – alles verpackt wie bei Abt üblich in einem umfangreichen Carbon-Kit. Dieses beinhaltet natürlich auch die Frontlippe, die Frontblades, den Frontgrill, die Kotflügelverbreiterungen, die Spiegelkappen, den Heckspoiler und vieles mehr. Ergänzt wird der fulminante Look durch 23 Zoll große Felgen in der Farbe „Glossy Black“.

Wer jetzt freudestrahlend zum Portemonnaie greifen will, für den haben wir leider eine richtige Hiobsbotschaft. Alle 96 Exemplare der streng limitierten Sonderreihe sind schon verkauft. Die Anzahl ist übrigens eine Anspielung an das Abt-Gründungsjahr 1896.

Das Jubiläums- MODELL

MERCEDES-AMG G-KLASSE G 63 EDITION 55

Geschwindigkeit **240 KM/H** *Leistung* **585 PS**
0–100 km/h **4,5 SEKUNDEN** *Gewicht* **2560 KG**
Preis **198.790 EURO**

Zum 55. Geburtstag der Marke AMG macht sich Mercedes-Benz selbst ein Geschenk und bringt die legendäre G-Klasse in einer Sonderserie namens Edition 55 heraus, ausschließlich erhältlich in den zwei Farben Obsidianschwarz und Opalithweiß. Darauf farblich abgestimmt, befindet sich auf der Fahrzeugseite eine Folierung mit dem AMG-Wappen, im Interieur dominieren schwarze und rote Farbtöne, wie zum Beispiel der in Rot gehaltene Edition-55-Schriftzug auf den Fußmatten. An den reinen Fahrwerten hat sich jedoch nichts verändert. Die satten 585 PS und 850 Newtonmeter pressen diese Wand im Windkanal



nach wie vor in 4,5 Sekunden auf Tempo 100 – bei einer Höchstgeschwindigkeit (mit optionalem AMG Driver's Package) von 240 km/h.

Die Sonderedition ist zwar nicht auf eine bestimmte Stückzahl begrenzt, hat aber eine natürliche Limitation, da man sie nur bis Oktober 2022 bestellen kann. Wir wünschen dabei viel Glück – wegen der Halbleiterkrise ist es im Moment genauso schwer, eine G-Klasse zu bestellen wie beispielsweise eine Rolex „Daytona“.



Der Gentleman RACER

ASTON MARTIN DBX707

Geschwindigkeit **310 KM/H** *Leistung* **707 PS**
0–100 km/h **3,3 SEKUNDEN** *Gewicht* **2245 KG**
Preis **238.500 EURO**

DIE
GLORREICHEN
SIEBEN DER
LUXUS-SUVS





ASTON MARTIN

 K23 DBX

W

enn James Bond ein SUV fahren würde, dann vermutlich dieses. Denn der neue DBX707 stammt nicht nur von Bonds Lieblingsmarke Aston Martin, er gilt mit 707 PS derzeit auch als das leistungstärkste Serien-

SUV der Welt. Im Gegensatz zu uns würde der Geheimagent auf unserer Teststrecke in Sardinien daher sicherlich die Höchstgeschwindigkeit von 310 km/h ausreizen. Zumal er immer irgendwie auf der Flucht oder hinter einer schönen Frau her ist. Uns aber kann es nicht egal sein, wie schnell wir fahren: Sardinien hat Polizisten überall, und die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf der Insel liegt bei 130 km/h. Das reicht nicht ganz für den Top-Speed, aber wenigstens für ein paar Fahreindrücke.

Doch bevor wir loslegen, lädt uns Q, äh Verzeihung, Chefdesigner Marek Reichman zu einer privaten Designführung ein. „Wir haben viel gearbeitet, um den Auftrieb zu minimieren“, erklärt Reichman die Front des Wagens. „707 PS und 900 Newtonmeter maximales Drehmoment bedeuten effektiv eine komplett neue Kühlung. Der Grill ist jetzt breiter, er ist prominenter und dominanter als beim Basisauto. Je mehr Luft durchgeht, umso weniger Auftrieb hat das Auto vorne.“ Und noch aus einem anderen Grund ist Reichman stolz auf den Grill: Der ist – wie bei allen Aston-Martin-Fahrzeugen – tatsächlich aus Metall. „Von der Seite kann man sehen, dass die Nase weiter nach vorne strebt als beim Basisauto mit 550 PS. Also noch mehr Haifischschnauze, um mehr Luft durch den Kühler und durch das Auto leiten zu können.“ Was war letztlich wichtiger: Design oder Funktion? Reichman: „Es ging um eine perfekte Balance zwischen beiden. Bei Aston Martin geht es immer um die Balance zwischen Schönheit und technischer Leistung.“

Die Schönheit hat Reichman dabei fast nicht angetastet – tatsächlich ist nahezu alles über Schwellerhöhe geblieben wie bei der Basisversion des DBX. Ein paar Flaps beruhigen die Luft an den Vorderrädern, niedrige Schweller sorgen für weniger Luftdurchsatz unter dem Auto, außerdem senkt sich das Auto bei





schneller Fahrt deutlich ab. „Hinten ist die Spur 16 Millimeter breiter als beim 550, da haben wir richtig gepusht“, sagt Reichman. „Die Karosserie sammelt Luft hinter dem Auto, und wenn man sie nicht lenkt, wirkt sie wie ein Lift. Wir wollen aber Abtrieb, deswegen gibt es hinten einen neuen Spoiler.“

Gut zu wissen – doch jetzt wollen wir endlich herausfinden, wie sich 707 PS auf den großteils sehr kurvigen Bergstraßen Sardinien auswirken. Also hinein in die neu gestalteten Sitze, kurz die neue Mittelkonsole begutachtet mit dem neuen Fahrmodus-Drehrad in der Mitte für den schnellen Zugriff auf „Wet“, „Offroad“, „GT“, „Sport“ und „Sport+“. Die Soft-Close-Tür schließt sich, und wir sind allein mit dem James-Bond-würdigen Power-SUV.

Weil James Bond erstens niemals den komfortablen „GT“-Modus (steht für Gran Turismo) wählen würde und zweitens dieses Auto quasi für „Sport+“ gemacht ist, gehen wir gleich auf den elektronischen Scharfmacher. Der Bolide gibt mit jeder Auspuffklappe zu verstehen, dass er sich so am wohlsten fühlt. Er lässt auch akustisch die Welt nicht im Unklaren, dass hier gearbeitet wird: Es blubbert und spitzt nur so aus dem 4-Rohr-Edelstahlauspuff – besonders lautstark natürlich in den vielen Tunneln Sardinien. Eine Launch Control hilft, das Geschoss in 3,3 Sekunden

von 0 auf 100 km/h zu katapultieren, auf 100 Meilen (160 km/h) sprintet er in fabelhaften 7,4 Sekunden – das ist mehrere Zehntelsekunden schneller als die Konkurrenz. Damit sind zum Beispiel Porsche Cayenne Turbo S, Lamborghini Urus und Bentley Bentayga Speed gemeint.

Nicht weniger beeindruckend sind übrigens die serienmäßigen Carbon-Keramik-Bremsen, die die 2,2 Tonnen im Zaum halten. In den 22-Zoll-Vorderrädern stecken 420-Millimeter-Bremsscheiben, hinten sind sie 390 Millimeter groß. Das Carbon-Keramik-Konstrukt soll insgesamt 40,5 Kilo ungefederte Massen einsparen. Das gesamte Bremssystem ist natürlich neu abgestimmt, um dem Fahrer ein absolut präzises Gefühl im Fuß zu vermitteln. Das ist gelungen. Dass die Bremsen nach langer, scharfer Fahrt ein bisschen quietschen, sollte nach Auslieferung an Kunden allerdings nicht mehr vorkommen. Schließlich zahlt ein DBX707-Connaisseur mindestens 238.500 Euro für seinen neuen Schatz.

Übrigens: Der DBX707 soll auch Offroad können. Dafür gibt es einen Radstand von 3060 Millimetern, der vordere Böschungswinkel beträgt bis zu 25,7 Grad, der hintere maximal 27,1 Grad. Als Rampenwinkel geben die Engländer 18 Grad an, die Wattiefe beträgt 500 Millimeter. Die Bodenfreiheit ist variabel zwischen 175 und 220 Millimetern.

Aber das hätte einen James Bond wohl kaum interessiert, oder? Der fährt ja jedes Fahrzeug meist nur einmal, und am Ende wird alles zerlegt, was ihm in die Finger kommt. Da wir uns das nicht leisten können, geben wir das Power-SUV unbeschädigt wieder ab. Wir sind halt nicht 007. Nach dieser Testfahrt können Sie den Playboy-Piloten aber gerne Agent 707 nennen – mit der Lizenz zum Gasgeben. 



Der Autor testete den Wagen auf Einladung des Herstellers.

Der jüngste QUERTREIBER

CUPRA FORMENTOR VZ5

Geschwindigkeit **250 KM/H** *Leistung* **390 PS**
0–100 km/h **4,2 SEKUNDEN** *Gewicht* **1683 KG**
Preis **62.700 EURO**

Cupra feiert seinen vierten Geburtstag mit einem ganz besonderen Geschenk an die Fans. Die Performance-Tochter von Seat durfte zum Jubiläum in das Regal der Schwestermarke Audi greifen und 7000 der legendären Motoren mit fünf Zylindern ins Heimatwerk nach Martorell bei Barcelona bringen.

Cupra Formentor VZ5 nennt sich die limitierte Wunderwaffe der sportlichen Spanier, wobei VZ für veloz steht, das spanische Wort für schnell. 390 PS und 480 Newtonmeter Drehmoment sorgen hier für den atemberaubenden Vortrieb, und damit das Ganze auch bitte wieder schnell zum Stehen kommt, wurde ein weiteres Schmankerl verbaut: eine Bremse von Akebono mit 375 Millimeter Durchmesser. Das erfreut den Motorsportler.

Zum ausgiebigen Testen des leistungsstärksten Cupra fuhren wir zunächst über einen Handlingparcours am Münchner Flughafen. Das neu entwickelte 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe schaltet besonders sanft, aber auch besonders schnell. Und der Allradantrieb kommt mit Torque Splitter, das heißt: Die beiden elektronischen Kupplungen regeln den brachialen Kraftfluss auch zwischen den Hinterrädern, was Dauerdriften selbst für Laien zum Kinderspiel macht. Über die Autobahn und ein paar kurvenreiche Landstraßen ging es dann weiter zum verschneiten „Schloss Elmau“. Und siehe da: Auch auf Schnee und Eis ist der Cupra-Fahrspaß nahezu unbezahlbar. 

Der Autor testete den Wagen auf Einladung des Herstellers.

**DIE
GLORREICHEN
SIEBEN DER
LUXUS-SUVS**



text
**WOLFGANG
WIELAND**





Italienischer WIRBELWIND

MASERATI GRECALE TROFEO

Geschwindigkeit 285 KM/H Leistung 530 PS
0–100 km/h 3,8 SEKUNDEN Gewicht 2027 KG
Preis 111.003 EURO

D

er Name Grecale stammt von einem kräftigen Mittelmeerwind – auch wenn es im Fall dieses Maserati passender wäre, von einem Sturm zu sprechen. Denn einen solchen dürfen wir in den Vororten und auf den Autobahnen rund um Mailand heute entfachen. Fünf Fahrmodi stehen uns dabei zur Verfügung, wählbar über ein kleines Rändelrad am Lenkrad: „Offroad“, „Comfort“, „GT“, „Sport“, „Corse“. Ohne zu zögern, schalten wir sofort auf „Corse“, also den Rennstreckenmodus, in dem alle Systeme auf scharf geschaltet werden. Sogar ESP und Traktionskontrolle werden reduziert. Ob sie wirklich gar nicht eingreifen, ist auf öffentlichen Straßen





ohne Crash-Gefahr jedoch nicht sicher festzustellen. Dazu bräuchte es wirklich einen Test auf der Rennstrecke.

Ganz sicher aber überzeugt in diesem Modus der Sound des Fahrzeugs. Vor allem der trockene Huster beim Hochschalten im Volllastbereich wird jedem distinguiertem Eigner ein Lächeln abringen. Ebenso schön, wenn auch ziemlich nebensächlich: Der Richtungsanzeiger blinkt tatsächlich nur einmal, wenn man ihn kurz bedient, und nicht, wie bei den meisten Neuwagen üblich, dreimal. Dafür klingeln und bimmeln die anderen Systeme relativ häufig, und am Ende zucken wir bei jedem neuen Ton völlig hektisch und unitalienisch zusammen. Mal warnt das Navi vor Blitzern, mal scheinen die Sensoren noch ein paar Minuten später übel zu nehmen, dass hinten jemand saß, der nicht angeschnallt war. Aber das ist modern, das machen andere neue Autos leider auch.

Trotzdem fühlt man sich hinter dem unten abgeflachten Lenkrad sehr wohl. Ein paar Knöpfe sind dort integriert, der Rest der Bedieneinheiten findet sich im Screen. Man braucht allerdings manchmal etwas länger, um zu verstehen, was man dort so alles ein- und aus- und umschalten kann. Zum Beispiel die berühmte Maserati-Uhr, die mittig auf dem Armaturenbrett thront. Man kann sie auch wie eine analoge Uhr aussehen lassen. Oder an derselben Stelle die G-Kräfte ablesen, die auf das Fahrzeug wirken.

Auch hinten sitzt man bestens. Der Fond soll in jeder Hinsicht mehr Platz bieten als die Konkurrenz.



DIE GLORREICHEN SIEBEN DER LUXUS-SUVS

teilung namens Fuoriserie fähig ist. Chefdesigner Klaus Busse verrät uns dazu, dass „das Modell ein paar Dinge besitzt, die auf der Erde nicht legal sind, wie die gelbe Frontscheibe – deswegen nennen wir es ‚Mission from Mars‘“. Allerdings sollen fast alle Features auch für den irdischen Grecale zu haben sein.

Am Ende unserer Ausfahrt erreichen wir den Parkplatz des rekonstruierten Autotempels „Autogrill Villoresi Ovest“ von 1958 an der A 8, der einst berühmtesten Autobahnraststätte Italiens. „Und, wie ist das Auto?“, fragen die italienischen Verantwortlichen erwartungsvoll. Wir geben ihm zwei Daumen nach oben. Aber ganz ehrlich, bei der nächsten Ausfahrt wollen wir diesen Orkan nicht auf öffentlichen Straßen entfachen. Das Fahrzeug schreit geradezu nach einem Test auf der Rennstrecke. Oder vielleicht wäre sogar eine Ausfahrt ins Gelände drin? Rein theoretisch ist das alles machbar mit dem neuen Grecale. 🙌

Der Autor testete den Wagen auf Einladung des Herstellers.

570 Liter Gepäckraum reichen für eine ordentliche Reise, und auf die 13 zusätzlichen Liter für die alltäglichen Dinge des Reiselebens vorne im Umfeld des Fahrers sind die Modeneser ganz besonders stolz. So können wir immerhin konstatieren: Der Grecale ist ein ausgesprochen angenehmes Reiseauto, das seine Insassen bequem, sicher und stilecht von A nach B bringen kann.

Das neue SUV gibt es übrigens in drei Versionen: Die Basis namens GT kommt mit 300 PS aus einem Vierzylinder, die Modena-Version bringt mehr Ausstattung und 30 PS mehr aus dem gleichen Motor. Nur der Trofeo sticht besonders hervor mit 530 PS aus dem V6-Biturbo namens Nettuno, der auch so ähnlich schon im Supersportler von Maserati, dem MC20, verbaut wurde. Er soll zu garantierten 285 km/h Spitze beitragen, obwohl dieses SUV angeblich auf einer Teststrecke in Nardo auch schon 290 km/h erreicht haben soll. Für die High-End-Variante des Grecale zahlt man dann aber auch 111.003 Euro. Nächstes Jahr soll ihm noch eine vollelektrische Version folgen, die Folgore (italienisch: Blitz) heißen soll. Mit 800 Newtonmeter Drehmoment, also 180 mehr als im Trofeo, müsste dieser Antrieb den Grecale dann noch einmal zu ungeahnten Geschwindigkeiten katapultieren.

Wem das immer noch zu wenig abgehoben ist, für den gibt es eine quasi außerirdische Version in bronze-orangefarbenem Kleid: die Version „Mission from Mars“. Sie soll zeigen, wozu die Personalisierungsab-

Der UNERWARTETE

FERRARI PUROSANGUE

Es ist nicht weniger als ein Paradigmenwechsel, der der Marke Ferrari bevorsteht. Denn mit dem Purosangue soll nächstes Jahr erstmalig ein SUV mit dem Pferd auf der Motorhaube herauskommen. Noch im Jahr 2016 hatte der inzwischen verstorbene Fiat-Boss Sergio Marchionne auf die Frage nach einem Offroad-Fahrzeug aus Maranello geantwortet: „Vorher muss man mich erschießen.“ Aber der riesige Erfolg eines Lamborghini Urus, der seit dem Jahr 2018 den Absatz der Marke mal schnell verdoppelt hat, gab wohl auch Ferraris Führungsriege zu denken.

Gerüchten zufolge soll der Purosangue sowohl als V8-Hybrid als auch als V12 herauskommen. Mit einer Leistung jenseits der 800-PS-Grenze.





REISE

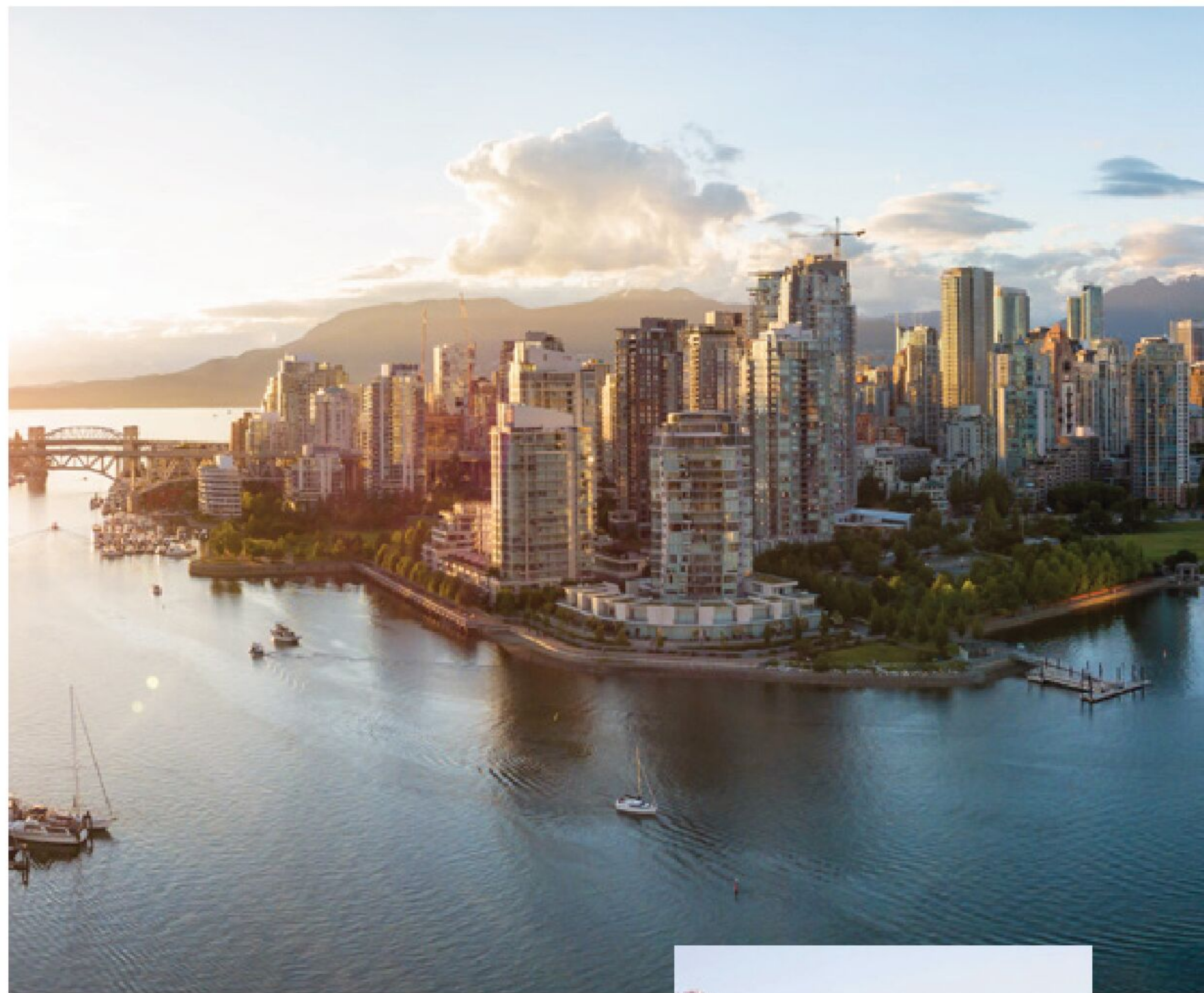
ZUG um ZUG durch die Welt

*Mit dem 9-Euro-Ticket haben Sie den
Charme der Schiene entdeckt?
Dann denken Sie doch mal größer – und
buchen Sie eine dieser sagenhaften
FÜNF REISEN
IN LUXUSZÜGEN*

KANADA

text

**DAVID GOLLER,
NINA HABRES UND
CHIARA SCHORBACH**



Gigantisch schöne AUSSICHTEN

Dank Panorama-Glasdach und Außenbereich bietet der ROCKY MOUNTAINEER auf seiner Strecke „First Passage to the West“ umfassenden Ausblick auf sämtliche Naturspektakel, die er zwischen dem Nationalpark Banff inmitten der Rocky Mountains und der Hafenstadt Vancouver in British Columbia passiert – etwa den türkisblauen Lake Louise inmitten der Rocks, den wilden Kicking Horse River oder die Schlucht Black Canyon.



FIRST PASSAGE TO THE WEST

START Banff

ZIEL Vancouver

STRECKENLÄNGE ca. 1000 km

REISEDAUER 2 Tage

PREIS ab 1248 Euro

WEBSITE rockymountaineer.com

INDIEN



JUWELEN DES DECCAN-PLATEAUS

START Mumbai
ZIEL Mumbai

STRECKENLÄNGE ca. 1500 km

REISEDAUER 8 Tage

PREIS ca. 9800 Euro

WEBSITE deccan-odyssey-india.com

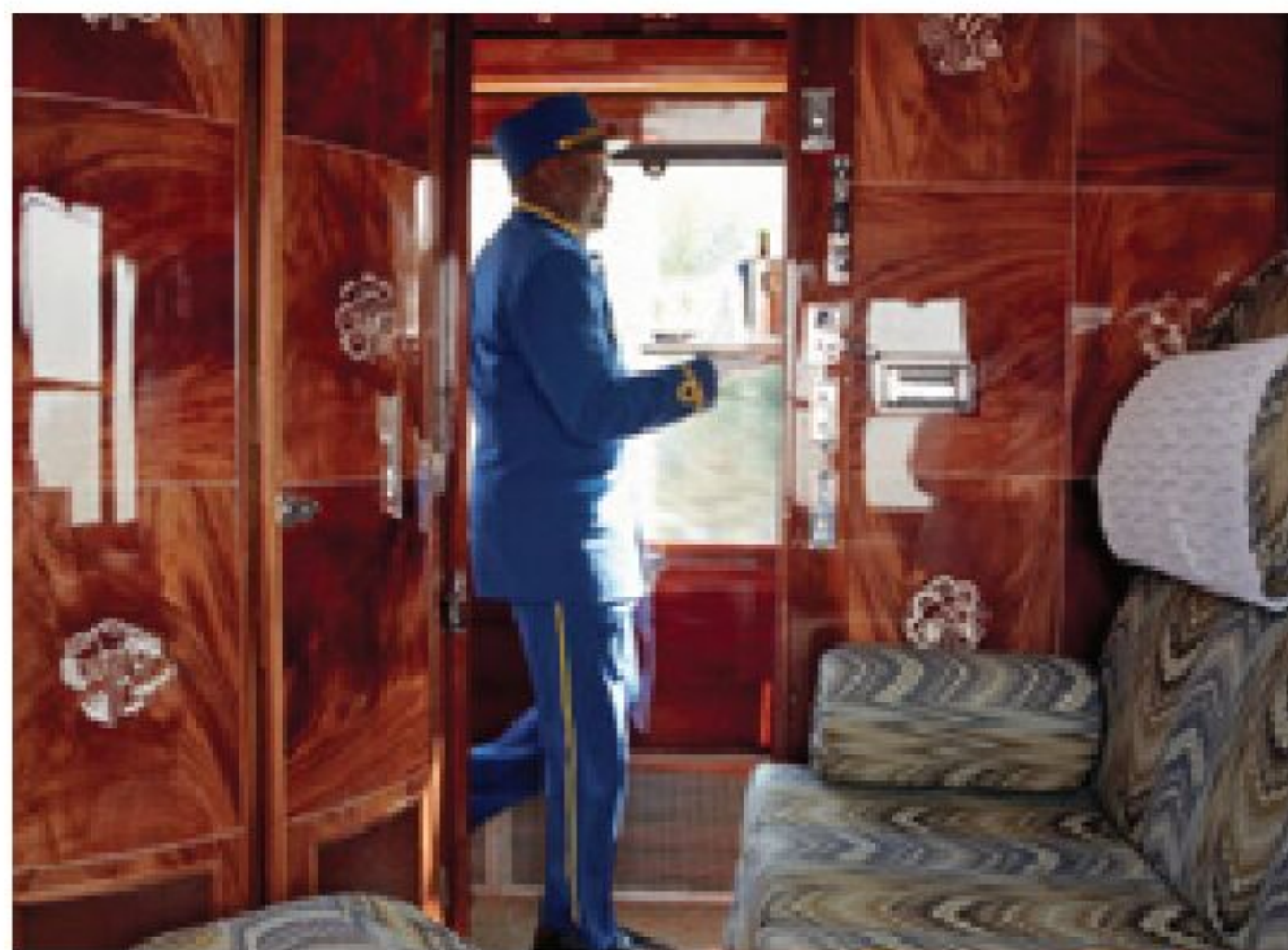
Extra viel EXTRAVAGANZ

Die Reise im DECCAN ODYSSEY wird garantiert eindrucksvoll: In acht Tagen lernen Sie auf den Stopps der Strecke „Juwelen des Deccan-Plateaus“ wie Bijapur, die historische Hauptstadt der Sultane von Deccan, kennen. Sie flanieren über bunte Basare und bestaunen die Ajanta-Höhlen, die zum Unesco-Weltkulturerbe zählen. Und auch im „Palast auf Schienen“ selbst gibt es genug zu entdecken – neben zwei Speisewagen bietet er einen Fitness- sowie einen Barwagen.



Nostalgische ZEITREISE

Der Orient-Express ist der vielleicht legendärste Zug der Welt. Als dessen legitimer Nachfolger kann der VENICE SIMPLON ORIENT-EXPRESS gesehen werden. Die restaurierten und technisch modernisierten Wagen haben das Flair der 1920er-Jahre behalten. In ihnen geht es auf historischen Routen durch europäische Hauptstädte von Paris über Budapest und Bukarest bis nach Istanbul. Und das alles bei bestem Service.



VENICE SIMPLON- ORIENT-EXPRESS

START Paris

ZIEL Istanbul

STRECKENLÄNGE ca. 2200 km

REISEDAUER 6 Tage

PREIS auf Anfrage

WEBSITE ameropa.de





Schauspiele DER NATUR

Die Reise im ROVOS RAIL startet in Südafrikas Hauptstadt Pretoria und führt Sie auf der Strecke „Victoria Falls Journey“ nach Norden. In Simbabwe Matobo-Nationalpark haben Sie die Möglichkeit, auf Safari zu gehen, bevor der Zug mit All-inclusive-Verpflegung Sie weiter auf einer der längsten schnurgeraden Eisenbahnstrecken der Welt in den Hwange-Nationalpark führt. Berausender Abschluss der Reise: die legendären Victoriafälle.



VICTORIA FALLS JOURNEY

START Pretoria
ZIEL Victoria Falls
STRECKENLÄNGE 1400 km
REISEDAUER 5 Tage
PREIS ca. 2200 Euro
WEBSITE rovos.com



AFRIKA

Luxus in den HIGHLANDS

Mit dem im eleganten Country-House-Stil gehaltenen ROYAL SCOTSMAN entdecken Sie auf der Strecke „Taste of Highlands“ von Edinburgh nach Rothiemurchus die raue Schönheit Schottlands, die raue Herzlichkeit seiner Bewohner und den Whisky kennen, in dem sich all diese Eindrücke zu einem Geschmackserlebnis verdichten. Auf dem Programm während des Zug-Stopps steht nämlich unter anderem die Besichtigung der Strathisla Distillery, der ältesten aktiven Brennerei Schottlands. Wer danach ein wenig Erholung braucht, findet sie im neuen „Bamford Haybarn Spa-Wagen“.



TASTE OF HIGHLANDS

START *Edinburgh*

ZIEL *Edinburgh*

STRECKENLÄNGE *ca. 270 km*

REISEDAUER *3 Tage*

PREIS *ab 4000 Euro*

WEBSITE *belmond.com*



SCHOTTLAND



TRENDS

Schnell mal UM DIE WELT



*Unter diesen sieben
stylishen und praktischen
REISE-GADGETS
findet sich garantiert der
passende Begleiter für
Ihren nächsten Trip*



FÜR BESONDERE MOMENTE

Den Designklassiker von Leica gibt es jetzt in einer ganz neuen Version: Die „M11“ ist eine handliche und kompakte Messucher-Kamera, die dank einem internen Speicher von 64 GB Platz für zahlreiche Erinnerungen hat. Mit dem neu entwickelten Vollformat-BSI-CMOS-Sensor mit Triple-Resolution-Technologie lassen sich hochwertige Fotos mit 18, 36 oder 60 Megapixel aufnehmen. 8350 Euro, <https://store.leica-camera.com>

redaktion JULIA HAASE



FÜR STILSICHERE

Adilette de luxe: Mit diesen ironisch-originellen Sandalen aus der gemeinsamen Kollektion von Adidas und Gucci sind Ihnen die Blicke am Pool garantiert. Die schicken Baumwollfrottee-Treter mit Plateausohle sind für 520 Euro in ausgewählten Stores sowie online erhältlich.

www.gucci.com



FÜR RIECH-TIGE TYPEN

Wie der deutsche Playboy wird auch die Luxusmarke Porsche Design dieses Jahr 50. Gefeierte wird das unter anderem mit dem „Eau de Toilette Porsche

Design Pure 50Y“, einem männlich-elegantem Duft mit Noten aus Grapefruit, Lavandin und Amber. Die Auflage des ungewöhnlichen Flakons aus Glas und gebürstetem Aluminium ist, dem Gründungsjahr der Marke entsprechend, auf 1972 Exemplare limitiert. 100 ml, 120 Euro, www.porsche-design.com





FÜR ZUHÖRER

Mit den „JBL Life Pro 2“-Ohrhörern kann man auch auf wirklich langen Reisen ununterbrochen Musik genießen. Sie liefern bis zu 40 Stunden lang Sound, sorgen durch ihr ovales Stick-Closed-Design für ein besseres Noise-Cancelling und optimale Tonqualität und lassen sich mit Amazon Alexa und Google Assistant einfach per Sprache steuern. Sechs integrierte Mikrofone erlauben klare Telefonate ohne Hintergrundgeräusche. Ca. 180 Euro, www.de.jbl.com



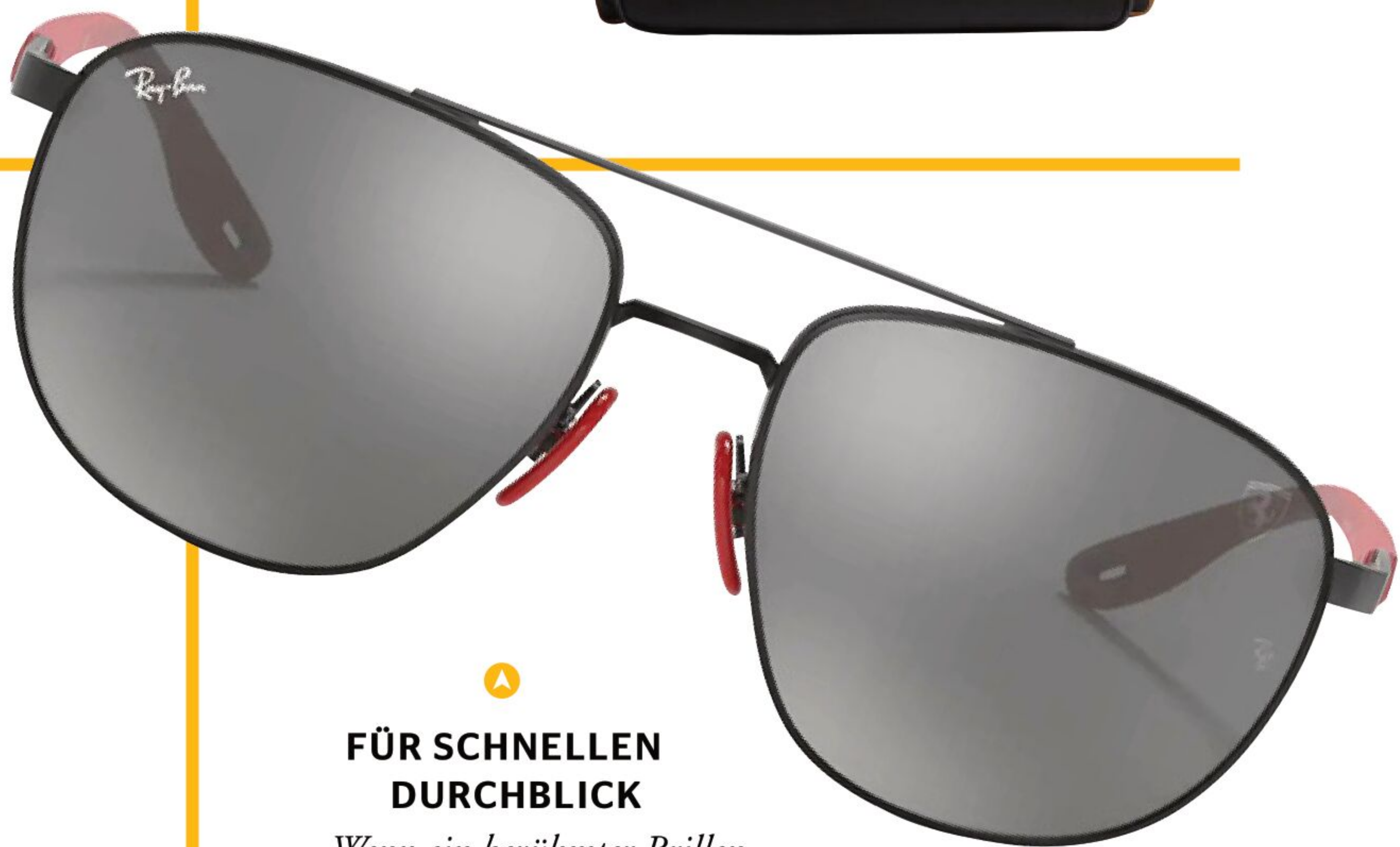
FÜR EISKALTE TYPEN

In dieser Premium-Kühlbox bleibt das Bier selbst im Death Valley noch genießbar: Das Modell „Tundra 45“ der Outdoor-Marke Yeti hält mit seiner fünf Zentimeter dicken PermaFrost-Isolierung Getränke und Lebensmittel auch dann noch kühl, wenn einem die Hitze längst den Verstand raubt. Die robuste Box ist durch ihre rotationsgeformte Konstruktion nahezu unkaputtbar und lässt sich einfach auf Booten oder Pick-ups befestigen. 340 Euro (Bier nicht inklusive), in sechs Farben erhältlich, www.de.yeti.com



FÜR ANSPRUCHSVOLLE

Was haben Rennautos und Reisegepäck gemeinsam? Beide sollten verlässlich-robust und raffiniert sein – und am besten stylish aussehen. Es ist also kein Wunder, dass der Premium-Gepäckhersteller Tumi und McLaren gemeinsam eine neue Reise-Kollektion entworfen haben. Sie greift geschickt Elemente von McLarens Supercars und Rennwagen auf, etwa das aerodynamische Design oder ungewöhnliche Materialien wie Carbon oder den Verbundwerkstoff Tegril. Selbst die Kompressionsgurte erinnern an die Gurte aus den Traumaautos. Ab 245 Euro, www.tumi.com



FÜR SCHNELLEN DURCHBLICK

Wenn ein berühmter Brillenhersteller und ein noch berühmterer Rennstall zusammenarbeiten, darf man auf das Ergebnis gespannt sein: Die Ray-Ban Scuderia Ferrari Collection kombiniert in verschiedenen Sonnenbrillen modernste Materialien wie Carbonfasern mit zeitlos-markantem Design. So fällt etwa die neue „RB8313M“ in Aviator-Form mit Ferrari-roten Gummieinsätzen auf den Bügeln und roten Nasenpads auf. 265 Euro, in fünf Farben erhältlich, www.ray-ban.com



DEFENDER, AHOI!

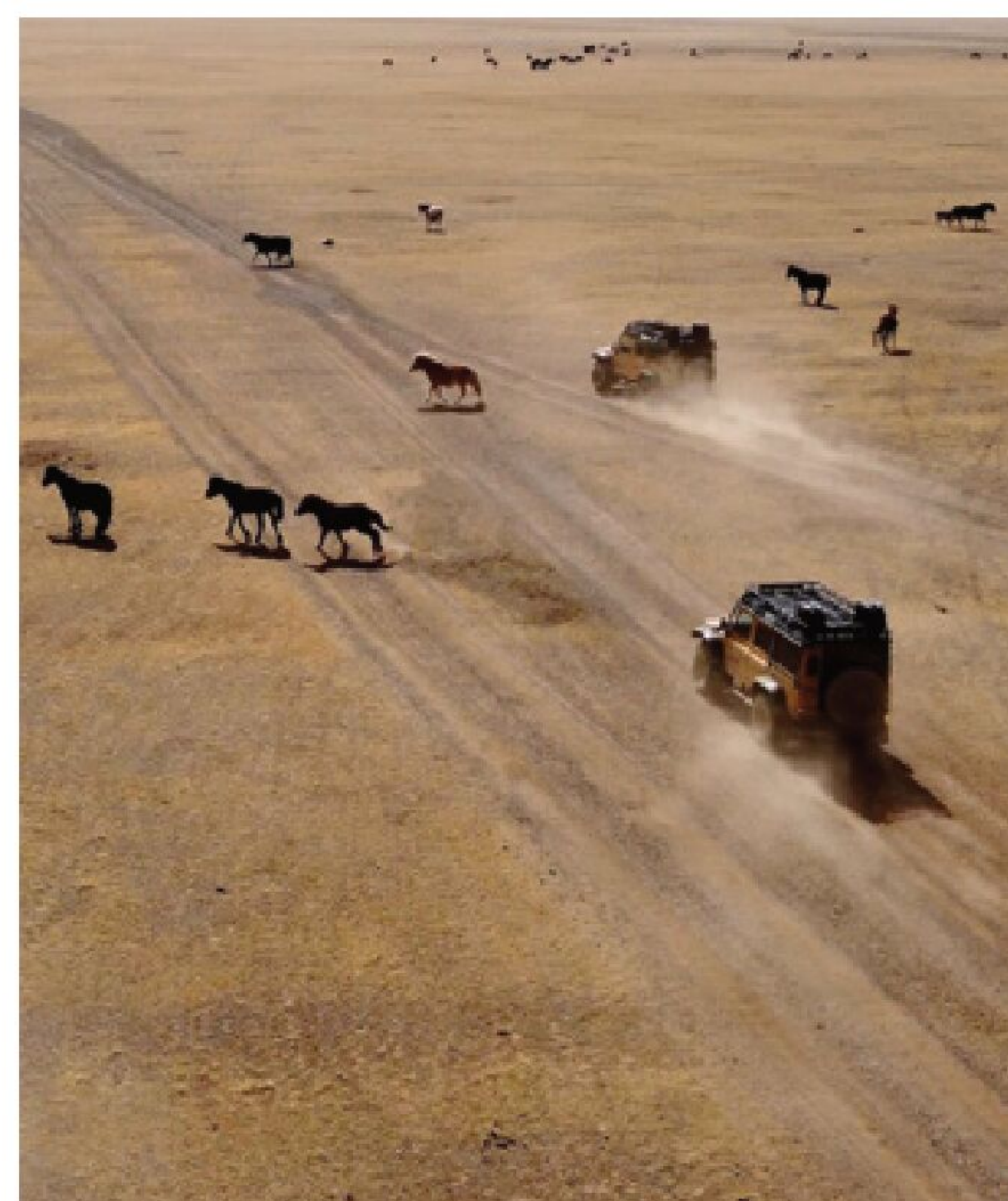
*In den Ärmelkanal
hat sich Jeff Willner
mit seinem auf eine
Kunststoff-Plattform
montierten Land Rover
schon gewagt. Weit
größere Meerespassagen
sollen folgen*

REPORT

Landi IN SICHT

*Es ist eines der ganz großen Abenteuer: mit dem Auto
von London nach New York – über Land, Wasser und
jede Schmerzgrenze hinweg. Der kanadische
Millionär JEFF WILLNER will die Route in seinem
Land Rover Defender als erster Mensch schaffen.*

*Bis jetzt ging alles schief. Aber aufgeben?
Dafür ist er viel zu stur*



text
**MICHAEL
KNEISSLER**

„Wenn es nicht verrückt wäre, würde die Expedition NUR HALB SO VIEL SPASS MACHEN“

JEFF WILLNER



MILLIONÄR MIT EXPEDITIONSGEIST

Missionarssohn, Abenteurer, Unternehmensberater, Familienvater, Firmengründer: Jeff Willner, 54, war schon vieles in seinem Leben. Vor allem aber war er immer eines: bereit, ein Risiko einzugehen – und fähig, bei Rückschlägen entspannt zu bleiben

Jeff Willner ist 54 Jahre alt und Eigentümer der 990-Millionen-Dollar-Firma Travel Edge, die maßgeschneiderte Luxusreisen anbietet. Er könnte mit seiner Yacht oder dem Privatjet Urlaub an den schönsten Orten der Welt machen.

Aber im Oktober 2021 sitzt er mit seinem Kumpel Steve Brooks in der engen Fahrerkabine eines Land

Rover Defender und versucht, damit über den Ärmelkanal zu schwimmen. Ja, schwimmen.

Willner hat den Defender auf eine Kunststoff-Plattform montiert, die ihn über Wasser hält. Ein vom Dieselmotor des Defender betriebener Propeller am Heck schiebt ihn an. Mit dieser erstaunlichen Konstruktion absolvieren Willner und Brooks gerade einen Probelauf für ihre Expedition um die halbe Welt. Doch er endet schon nach einer halben Stunde. Eine Kette, die den Propeller antreibt, reißt. Der De-

fender gerät außer Kontrolle, fährt sinnlos im Kreis, wird von den Wellen hin und her geworfen. Schließlich muss die Küstenwache ihn an Land schleppen. Willners Fazit des Tages: „Shit happens.“

Willner ahnt damals im Oktober nicht, dass die Panne beim Probelauf nur die erste von vielen ist, die ihn begleiten werden auf seiner Reise um die Welt. Mittlerweile hat er sie angetreten. Und als wir ihn im Mai 2022 sprechen, steckt er mittendrin in einem der ganz großen Overland-Abenteuer des Planeten: Willner möchte im Defender von London nach New York fahren. Und zwar über Land. Jedenfalls größtenteils. Seine Route: über den Ärmelkanal nach Frankreich, dann auf Eispisten ans nordöstliche Ende Sibiriens, von dort durch Alaska und Kanada Richtung Süden bis New York. Mehrmals haben sich Abenteurer an dieser Strecke versucht, nie hat es einer geschafft.

Denn es gibt unterwegs ein paar unschöne Schikaken. Wenn man nicht rechtzeitig vor April in Sibirien ist, taut das Eis, und aus der Piste wird ein endloser Sumpf. Alaska ist noch unangenehmer, zumindest auf den 800 Kilometern von Nome an der Westküste bis



EIN WAGEN MIT ECKEN UND KANTEN - UND EIN PAAR MACKEN

Mit zwei umgebauten und aufgerüsteten Defenders fahren Willner und sein Team im Januar in London los. Schon am Abend des ersten Tages stehen bei Bratsch British Cars in Hannover (l. o.) die ersten Reparaturen an – in den Weiten Russlands werden noch so einige folgen

zur nächsten Stadt Fairbanks mitten im Land. Da gibt es nämlich gar keine Piste. Nur Landschaft mit Wölfen und Bären. Ach ja: Und zwischen Sibirien und Alaska liegt die Beringstraße, die mit einer Straße nichts zu tun hat, sondern eine 85 Kilometer breite Meerenge ist. Und zwar eine von der unangenehmen, eiskalten und von heftigen Stürmen heimgesuchten Sorte. Da will Willner mit seinem schwimmenden Land Rover rübertuckern. Klingt vollkommen verrückt. „Ist es auch“, sagt Willner. „Aber wenn es nicht vollkommen verrückt wäre, würde die ganze Expedition nur halb so viel Spaß machen.“

So richtig los ging die Expedition am 16. Januar 2022. Da machte sich Willner in London auf den

Weg. Mit hüfthohen Arktisreifen auf den Felgen, einem getunten Turbodiesel (180 statt der üblichen 122 PS) unter der Haube, der 500 Kilo schweren Schwimm-Plattform auf dem Dach – und einer frisch eingebauten Antriebswelle für den Heckpropeller. Er ist kaum raus aus London, da fängt der Ärger an: Dumpfe Schläge von hinten, blinkende Warnleuchten am Armaturenbrett und eine Tankuhr, deren Zeiger sich so schnell in Richtung „leer“ bewegt, dass man es mit bloßem Auge sehen kann. „Tja“, sagt Willner, „das war die neue Antriebswelle für den Propeller, die lief

unter dem Tank durch und hat ihn beim ersten Schlagloch gecrasht. Superfrustrierend, weil wir das alles von der Werkstatt haben einbauen lassen, die sonst für die TV-Shows ‚Top Gear‘ und ‚Grand Tour‘ arbeitet. Hat einen Haufen Geld gekostet – und doch nichts getaugt.“

Die Kanal-Überquerung im Defender haben sie nach den Problemen beim Probe-lauf ohnehin bereits abgeblasen. Sie wollen sie später nachholen. Eine weise Entscheidung. Denn allein es zum Zug durch den Tunnel nach Frankreich zu schaffen

gestaltet sich für Willner und seinen Tross – bestehend aus Expeditionskollege Steve Brooks in einem zweiten aufgerüsteten Defender sowie einer Filmcrew in einem Begleitfahrzeug – schon unerwartet schwierig. Zahlreiche Tankstopps sind nötig, bis sie es nach Hannover schaffen zu Andreas Becker von Bratsch British Cars. Der macht sich mit seinen Leuten sofort an die Reparaturen und wirft nebenher ein paar Steaks auf den Grill. „Andreas war unser Held“, sagt Willner – und der erste Tag mal wieder ein eindrucksvoller Beleg für das Grundprinzip der meisten Expeditionen: Es läuft nie so wie geplant.



HART, ABER HERRLICH

An der Seite von Kumpel, Abenteurer und Expeditionskollege Steve Brooks (Foto Mitte) durchquert Willner Sibirien, passiert den Baikalsee (links) und erreicht schließlich Tschita nahe der mongolischen Grenze. „Jeder Kilometer war ein verdammter Kampf“, sagt Willner – fährt natürlich aber weiter



SCHWIERIGES TERRAIN

Man bleibt leicht stecken in der mongolischen Steppe. Probleme macht Willners Team aber weniger das Gelände als Putins Krieg

Willner hat damit Erfahrung. Sein ganzes Leben ist eine Expedition. Willners Eltern waren Missionare im Kongo, dort wuchs er auf, und daher stammt seine Liebe zum Land Rover. Es war das Auto, das ihn in Afrika durch dick und dünn brachte. Als junger Mann kam Willner in die USA und arbeitete als Flugzeugmechaniker. Später machte er sich mit einem Unternehmen für Flugzeughydraulik selbstständig und gründete danach eine Computer-Firma, die so erfolgreich war, dass er sie zur Jahrtausendwende verkaufte und mit einem Land Rover Afrika von Kapstadt bis Kairo durchquerte, über den Nahen Osten bis Skandinavien fuhr und schließlich der Panamericana an Südamerikas Westküste bis nach Feuerland folgte. Als er dort ankam, war die erste Dotcom-Blase geplatzt und Willner pleite. „Ich war mit 20 Millionen Dollar auf dem Konto losgefahren. Als ich zurückkam, hatte ich 100.000 Miese. Da wusste ich, dass ich wieder arbeiten muss.“

Er heuerte bei der Unternehmensberatung McKinsey an, lernte dort seine Frau kennen, heiratete sie, zeugte drei Kinder, kündigte bei McKinsey und machte sich wieder selbstständig. Diesmal mit einem Reiseunternehmen. „Es gibt Menschen, die mögen es ruhig und sicher“, sagt er, „und es gibt Menschen, dazu zähle ich, die das Risiko lieben, kämpfen wollen und ständig neue Herausforderungen suchen.“

Auf Russlands Straßen, im Januar 2022, findet er wieder neue Herausforderungen. Der Wind bläst eisig übers Land, und schon auf dem Weg nach Moskau zickt der überladene Defender wieder rum: Der

Tank ist noch einmal leckgeschlagen, der Turbokühler vom Straßenstaub verstopft, die Motorelektronik im Fehlermodus. „Alle paar Kilometer mussten wir anhalten, den Motor ausschalten, die Elektronik rebooten.“ Das nervt – und kostet Zeit.

Als die Expedition Ende Januar endlich im sibirischen Tschita, weit hinter dem Baikalsee, ankommt, hat Willner die Schnauze voll. Das letzte Stück muss er sich nachts ohne Heizung, Bremskraftverstärker und Servolenkung bei minus 30 Grad 100 Kilometer schleppen lassen. Das empfindet selbst Willner nicht mehr als Spaß. Er parkt die Fahrzeuge in einer beheizten Garage, trinkt so viel Wodka wie möglich und fliegt heim nach Toronto. „Soll ich die Wahrheit sagen?“, fragt er. „Dieser Trip war keine Sekunde lang ein Vergnügen. Jeder Kilometer war ein verdammter Kampf.“ Und hier könnte diese Geschichte nun enden. Aber Jeff Willner ist kein Typ für halbe Sachen.

Das Reiseunternehmen, das er nach seiner Zeit bei McKinsey gegründet hatte, begann 2006 als Start-up. Das Konzept: private Reiseführer vor Ort mit Menschen zusammenbringen, die keine Pauschalreise buchen wollen. Eine simple Idee, die er zu einem riesigen Erfolg machte. Heute hat Willner mehrere Tausend Guides auf der Gehaltsliste, und sein Unternehmen ist fast eine Milliarde Dollar wert. Überall auf der Welt hat er seine Leute, reist im Privatjet, schläft in den luxuriösesten Hotels, isst in den besten Restaurants. So könnte es weitergehen.

Aber dann kommt Corona, Willner sitzt im Home-Office, denkt über sein Leben nach und stellt



fest, wie langweilig es geworden war. Die Höhepunkte sind eine gute Zigarre, ein Whiskey und ab und zu ein paar schlechte Witze. Wenn er so weitermacht, wird er womöglich ein fatter, fauler und frustrierter alter Mann werden. Genau das, was er nie wollte.

Also nutzt er die Chance, die der Lockdown ihm bietet, setzt sich mit ein paar Kumpels zusammen und überlegt sich eine große, schwierige und verrückte Herausforderung. Eine Nonsens-Challenge. Etwas absolut Unsinniges. „Je älter du wirst, desto besser erkennst du, dass nur das Unsinnige Sinn macht“, sagt er. Damit könnte er buddhistischer Guru werden. Aber das ist nicht sein Interessengebiet. Er sucht nicht spirituelle Ruhe, sondern körperbetonte Action. Unter einer Bedingung: Sie muss mit Autos zu tun haben. „Andere klettern gern oder tauchen. Ich nicht. Ich liebe Autofahren.“

Die Frage, die er sich nach dem Sibirien-Desaster zu Hause in Toronto stellt, lautet folgerichtig auch nicht, ob er die Reise im Defender fortsetzen will, sondern wie er das tun soll. „Ich bin stur und reich“, sagt er, „und habe genug Geld und Hartnäckigkeit, um niemals aufzugeben.“ Nur: Als Putin seinen Krieg gegen die Ukraine beginnt, wird die Sache noch mal schwieriger. Anfang April ist Willner wieder zurück im sibirischen Tschita. Die Defender stehen noch in derselben Garage, aber die Welt ist eine andere. Und der Weg über die sibirischen Eispisten hat sich in Schlamm und Wasser aufgelöst.

Willner beschließt, die Fahrzeuge über die 700 Kilometer entfernte Grenze in die Mongolei schaffen zu lassen, da hat seine Firma ein Büro. Aber dazu brauchte er Hilfe. Russland ist im Kriegsmodus und will nicht, dass irgendjemand etwas von Wert aus dem Land schafft. „Unsere Autos waren mindestens 200.000 Dollar wert – blöde Situation“, sagt Willner. Andererseits waren es die beiden coolsten Karren in ganz Tschita, und alle wollten mal neben den fetten Arktisreifen fotografiert

ENTSPANNUNG IN DER JURTE

In den Weiten der Mongolei findet Willner nach einigen harten Wochen den Spaß wieder. Zuvor musste ab und zu ein Glas Whiskey beim Frustabbau helfen



„Ich habe genug Geld und Hartnäckigkeit, UM NIE AUFZUGEBEN“

JEFF WILLNER

werden, auch die Polizisten, die Leute vom Zoll und der örtliche Mafiaboss. Willner will nicht detailliert darüber reden, wer die entscheidende Rolle dabei gespielt hat, dass die Defender drei Wochen später plötzlich in der Mongolei durch die Steppe brettern können. Aber anscheinend hat er ein gutes Händchen für Beziehungsmanagement, sonst säße er heute noch in Sibirien fest.

Die Russen haben den sensiblen, überladenen Autos auf ihren Monsterreifen irgendwie ihre Zicken ausgetrieben, jedenfalls surren sie nun friedlich in Richtung Ulan-Bator, der mongolischen Hauptstadt, und Willner hat endlich mal wieder richtig Spaß. „Die Mongolei“, sagt er, „ist das letzte fast menschenleere Land der Welt und hat eine Landschaft, die so grandios ist, dass einem der Atem stockt.“

Ein Jahr. So lange wollte Willner ursprünglich brauchen, um in vier Einzeletappen New York zu erreichen. Ein halbes Jahr nach Expeditionsstart ist klar: Das wird schwierig. Als wir ihn im Mai sprechen, ist er erneut in Kanada und plant die Fortsetzung der Expedition im nächsten Jahr. Wieder Richtung Norden durch Sibirien, dann rüber nach Alaska? Das würde ihm gefallen. Willner mag Russland: „Saubere Raststätten, super Essen, nette Menschen – die können nichts dafür, dass einer von ihnen Krieg führen will.“ Andererseits weiß niemand, was 2023 in Russland los ist. Die Alternative ist noch verrückter als der bisherige Plan. „Statt nach New York könnten wir auch nach Sydney fahren“, sagt Willner. Sydney? In Australien? „Ja, das ist meine neue Idee. Ist fast noch ein wenig herausfordernder als die Strecke über die Beringsee.“

Das kann man wohl sagen. Zwischen der Mongolei und Australien liegen nicht nur China, Vietnam, Laos, Thailand, Malaysia, Singapur und Indonesien, sondern auch jede Menge Wasser: die Malakka-Straße, eine viel befahrene Meerenge, sowie die 400 Kilometer breite Timorsee, ein offener Ozean. „Wir hoffen, dass wir mit unserer Konstruktion im Meer 15 km/h erreichen und Wellen bis zu zwei Meter Höhe schaffen, ohne zu kentern“, sagt Willner. Und wenn die Wellen drei Meter hoch sind? „Dann müssen wir uns was überlegen.“ Vielleicht keine schlechte Idee, vorher noch mal eine Probefahrt zu machen. 



SI
Sie sparen
47%



SPORT- LICHES ANGEBOT

**JETZT 5 AUSGABEN TESTEN UND THE DUKE GIN
IM SPARPAKET SICHERN!**

IHR SPORTS ILLUSTRATED-SPARPAKET:

1 Flasche THE DUKE GIN	28,90 € UVP
5 Ausgaben SPORTS ILLUSTRATED ...	33,00 €
Regulärer Preis	61,90 €
Ihre Ersparnis	28,90 €
GESAMTPAKET NUR	<u>33,00 €</u>

SPORTS ILLUSTRATED DEUTSCHLAND – für alle, die Sport lieben! Erhalten Sie spannende Einblicke in US-Sports wie Football, Basketball oder Eishockey über Golf, Motorsport und Tennis bis hin zur Leichtathletik. Und auch der Fußball kommt natürlich nicht zu kurz.

Gleich bestellen:

Tel. 0451 – 4906 750**
shop.sportsillustrated.de/duke

*Enthält 1 Flasche THE DUKE Gin (0,70 l, 45 % Alkohol) zum Paketpreis von nur 33,00 €. Alle Preise in Euro inklusive der gesetzl. MwSt. sowie inklusive Versandkosten. Angebot und Lieferung nur an Personen über 18 Jahren. Pflichtinformationen gemäß der Lebensmittel-Informationsverordnung sind abrufbar unter shop.sportsillustrated.de/duke. Sie haben ein gesetzl. Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.sportsillustrated.de/abg abrufen. **Verantwortlicher und Kontakt:** Kouneli Sports Media GmbH, Kaiser-Ludwig-Platz 5, 80336 München, Amtsgericht München, HRB 269489. **Ortsüblicher Tarif.

„Als Designer sucht man Antworten. ALS KÜNSTLER STELLT MAN FRAGEN“

Die AUTODESIGN-LEGENDE PETER SCHREYER schuf zahlreiche Ikonen wie den Audi TT oder den VW New Beetle – und verhalf Kia zur eigenen Identität. Ein Gespräch über Kunst, Kultur und gutes Design

h

Herr Schreyer, schon im Kindesalter zeichnen wir Menschen Autos. Warum begeistern uns Autos so?

Ich frage mich oft, warum überhaupt alle Kinder gerne malen oder auch singen, wir das im Alter aber oft nicht mehr verfolgen. Zu Ihrer Frage: Ich glaube, es gibt eine Faszination für gewisse Objekte. Bei mir waren es vor allem Flugzeuge und Autos.

Sie sind allerdings bis heute dabei geblieben...

Ja, das ist das Schöne an meinem Beruf: Ich mache das, was ich am liebsten tue. Mein Hobby, meine Passion konnte ich zum Beruf machen.

Was fasziniert Sie persönlich so an Autos?

Das Fahren, die Bewegung, die Geschwindigkeit, die Freiheit, immer mobil zu sein und fahren zu können, wohin man möchte – das Auto ist für mich ein Objekt der Begierde. Man freut sich als Jugendlicher darauf, den Führerschein zu machen, und dann aufs erste Auto. Diese Freiheit zu gewinnen ist etwas Tolles! Mein Vater hat mir beigebracht, wie man in eine Kurve fährt, wie man überholt. Das bleibt einem ein Leben lang erhalten.

Ihre Karriere begann bei Audi in Ingolstadt. Dort haben Sie als junger Designer unter Ferdinand

Piëch gearbeitet. Wie erinnern Sie sich an diese Zeit?

Damals hatte Audi nicht dieses Prestige, das die Marke heute hat. Deshalb war das für mich eine spannende Zeit, diesen Aufschwung unter Ferdinand Piëch mitzuerleben und mitzugestalten. Das war ein unheimlicher Erfahrungsgewinn: zu lernen, wie man nicht nur das Design, sondern eine ganze Marke gestaltet. Das war sehr wertvoll für mich und hat mir beim Wechsel zu Kia sehr geholfen. Kia hatte damals auch nicht diese Identität, die Kia heute hat.

Wie war Kia, als Sie dort anfangen?

Das Design war relativ neutral, man hat das kaum wahrgenommen. Ziel war es, nicht nur ein Produkt nach

text
**DAVID
GOLLER**



IKONISCH

Stets in Schwarz gekleidet und mit seiner markanten Brille hat Peter Schreyer einen hohen Wiedererkennungswert genau wie die von ihm entworfenen Automodelle. Schreyer wurde 1953 in Bad Reichenhall geboren, studierte Industriedesign in München und war schon während seiner Studienzeit für Audi tätig. Dort stieg er zum Design-Leiter auf, ehe er 2002 zu Volkswagen Design wechselte. 2006 wagte Schreyer den Schritt nach Südkorea, wo er der Hyundai-Tochter Kia zu einer eigenen Markenidentität verhelfen sollte. Auch für Hyundai wurde er wenig später verantwortlich. Seinen Weggang kommentierte VW-Aufsichtsratschef Ferdinand Piëch als Fehler: „Ihn hätten wir nicht gehen lassen sollen.“ 2013 wurde Schreyer als erster Ausländer zu einem von drei Firmenpräsidenten von Hyundai-Kia befördert. Heute ist er Executive Design Advisor und Markenbotschafter der Hyundai Motor Group.

dem anderen zu machen, sondern eine Produktpalette mit einheitlichem Erscheinungsbild. Das war das Spannende für mich.

Ihr Wechsel vom Volkswagen-Konzern zu Kia wurde damals auch belächelt, richtig?

Ach, ich weiß es nicht. Das wird immer geschrieben und steht sogar bei Wikipedia. Aber das hat mich nie interessiert. Der Reiz des Exotischen, des Unbekannten – das hat mich unheimlich interessiert!

Wie ist es Ihnen gelungen, aus einer grauen Maus eine angesehene Marke zu machen?

Ich glaube, das geht nicht über einzelne Modelle, entscheidend ist das Gesamterscheinungsbild, die gesamte Produktpalette. Vielleicht war es auch Glück, dass die ersten Entwürfe so dermaßen eingeschlagen haben. Damals sind mit meinen ersten Modellen die Verkaufszahlen in die Höhe gegangen. So kommt ein Stein ins Rollen.

Sie haben Kia die sogenannte Tigernase verpasst und damit einen Wiedererkennungswert geschaffen. Gibt es eigentlich so etwas wie eine internationale Designsprache, die in allen Märkten funktioniert?

Es geht weniger um die Sprache selbst, eher darum, welche Art von Fahrzeug in den jeweiligen Regionen gefragt ist. Wenn Sie Korea und China nehmen: Früher war es ein Markt für viertürige Limousinen, jetzt sind vor allem SUVs ge-

fragt. In Deutschland ist beispielsweise der Kombi sehr beliebt, den es in den USA und Asien praktisch überhaupt nicht gibt. Die Designsprache an sich ist einfach erklärt: Es gibt gutes Design, und es gibt schlechtes Design. Es gibt Produkte, die überall erfolgreich sind. Das klassische Beispiel dafür ist das iPhone. Das funktioniert überall.

Oft wird kritisiert, dass Autos immer größer werden. Wie sehen Sie das als Designer?

Ich sehe das auch kritisch. Das hat aber sehr unterschiedliche Gründe. Zum einen werden wir als Menschen größer, und natürlich haben wir heute ganz andere Ansprüche als früher. Auch die technischen Ansprüche und Sicherheitsaspekte haben sich verändert. Nehmen Sie die Querschnitte der Fahrzeugsäulen: Autos in den 60ern oder 70ern hatten fast nur fingerdicke Rahmen. Jetzt sind es oberarmdicke Pfosten, um die gesetzlichen Sicherheitsstandards zu erfüllen. Airbags, Seitenaufprallschutz, Knautschzonen – das braucht alles Platz. Trotzdem würde ich mir manchmal wünschen, dass wir in dieser Entwicklung etwas zurückgehen. Ich war kürzlich in Italien, wenn man da einen alten Fiat 500 sieht, in dem früher eine ganze Familie saß, dann kann man sich das heute kaum noch vorstellen.



EIN LEBEN FÜR GUTES DESIGN

1 Peter Schreyer vor dem von ihm entworfenen Kia Stinger mit der ikonischen „Tigernase“. **2** Leidenschaft: Unzählige Skizzen hat Schreyer in seinen großformatigen Notizbüchern über die Jahrzehnte hinterlassen. **3** Stilprägend (v. l.): Den New Beetle, die Wiedergeburt des Käfers, hatte Schreyer designtechnisch genauso zu verantworten wie den Audi TT, den Golf IV und den Audi A2





Oft unterscheiden sich Designstudien enorm vom fertigen Produkt. Wie zufrieden ist man als Designer am Ende mit einem Serienfahrzeug?

Wichtig ist, dass vom ursprünglichen Entwurf die Grundidee erhalten bleibt. Man übertreibt am Anfang immer, natürlich. Aber es gibt auch viele positive Beispiele, etwa beim Kia Stinger, da war das Serienauto sehr nah an der Studie. Oder auch der Audi TT seinerzeit. Wenn man mit jedem Serienauto unzufrieden wäre, hätte ich einen fürchterlichen Beruf! (Lacht)

Wie denken Sie über die Autos, die Sie entworfen haben?

Ich bin schon stolz darauf. Und ich sehe die Autos, die ich gemacht habe, ja überall. Egal, ob ich in Italien bin oder irgendwo in Asien. Und ich schaue immer aus Neugierde: Wer sitzt in dem Fahrzeug? Das gibt mir ein schönes Gefühl.

Sie sind damals aus Bayern in einen völlig anderen Kulturkreis gekommen, als Sie nach Korea zu Kia wechselten. Was haben Sie dort erlebt?

Es ist völlig anders, eine ganz andere Kultur. Es war toll, wie herzlich und respektvoll ich aufgenommen wurde. Die Koreaner sind sehr zuvorkommend. Sie haben aber eine andere Arbeitskultur. Es geht sehr hierarchisch zu. Diese Befehlskette habe ich ein wenig abzuschaffen versucht. Als Designchef bin ich einfach auf die Designer zugegangen, die am Modell arbeiteten, und habe gefragt: „Was meinst denn du dazu?“ Das war für manchen ein kleiner Kulturschock, die waren eingeschüchtert. Aber der Austausch untereinander ist mir sehr wichtig. Wegen der Sprachbarriere haben wir teils mit Händen und Füßen kommuniziert. Das sah sicher lustig aus. Aber am Ende

„Ich bin schon STOLZ auf die Autos, die ich entworfen habe“

PETER SCHREYER

hat es funktioniert. Nach ein, zwei Jahren hat mir der Präsident von Kia gesagt, dass ich die Kultur des Designs dort verändert habe. Das war mir gar nicht so bewusst. **Welchen Einfluss haben kulturelle Dinge wie Musik und Kunst auf Ihre Arbeit?**

Man muss mit offenen Augen durchs Leben gehen. Man nimmt ständig neue Dinge wahr, dieses Radar ist immer an. Ich finde das Verhältnis zwischen Kunst und Design sehr interessant. Als Designer sucht man Lösungen, Antworten. Der Künstler hingegen stellt Fragen. Manchmal finde ich es spannend, auch Fragen zu stellen oder Dinge infrage zu stellen, um eine andere Lösung zu finden. Als Designer muss man außerdem improvisieren können, so wie das beispielsweise ein Jazzmusiker macht. Wir spielen

VISIONÄR

Unserem Redakteur David Goller stand Peter Schreyer nicht nur Rede und Antwort – er gab ihm als vertiefende Lektüre über sein Werk auch sein Buch „Roots and Wings“ mit auf den Weg



nicht vom Blatt, wir müssen immer neue Auswege und Ideen für Probleme haben. Und wichtig ist dabei: Wir erschaffen ein komplexes Produkt, das schafft man nicht alleine. Wichtig sind die Sparringspartner. Das ist wie in einer Band oder in einer Fußballmannschaft. Man braucht ein eingespieltes Team.

Gerade ist die Autobranche in einem starken Wandel, alternative Antriebe sind auf dem Vormarsch, der klassische Verbrennungsmotor wird in Zukunft weniger wichtig. Wie sehen Sie diese Entwicklung als Designer?

Das Design ist ja tiefgreifender als reines Styling. Alles, was neu ist, entsteht nicht nur durch eine neue Form oder Oberfläche, sondern auch durch einen technischen Fortschritt. Irgendwann haben sich Kunststoffstoßfänger durchgesetzt oder auch bündige Fensterscheiben. So waren plötzlich neue Formen möglich. Oder denken Sie an die Bildschirme und die Navigation, die im Inneren jetzt zum Standard gehören. Heute kann man ein ganz anderes Interieur gestalten. Es gab immer Veränderungen und Verbesserungen. Aber einen solch starken Wandel wie jetzt gab es vermutlich nie. Durch den Elektroantrieb vereinfacht sich der Aufbau eines Autos, es ist mehr Platz im Inneren, es gibt eine neue Flexibilität. Als Designer ist man beim Elektroauto viel freier, dazu ergeben sich andere Proportionen. Das ist eine super Möglichkeit, Neues zu entwickeln, neue Materialien zu verbauen. Das ist Fortschritt! 



FÜR KLASSIK-LIEBHABER

Wer bei einer Oldtimer-Rallye mitfahren will, sollte nicht nur das passende Fahrzeug, sondern auch die richtige Uhr besitzen. Zum Beispiel den „Viro Chronographen Silvretta Classic 2022“, limitiert auf 200 Stück, den UNION GLASHÜTTE extra für die gleichnamige Rallye durch die österreichischen Berge neu aufgelegt hat. Wer dagegen lieber auf der Paul Pietsch Classic durch den Schwarzwald fährt, für den gibt es von derselben Marke die Sonderedition „Noramis Chronograph Boxglass“. 2600 Euro und 3100 Euro



MÄNNERUHREN

Zeit- MASCHINEN

Vor allem im Motorsport müssen Uhren eines können: die Zeit stoppen. Hier zeigen wir Ihnen eine Auswahl der schönsten zehn CHRONOGRAPHEN MIT RACING-GEN – und eine Uhr, die auch ohne Zeitnahme-Funktion dazugehört

redaktion MICHAEL BRUNNBAUER fotos STUDIO SCHÖTTGER
produktion CORINNA BECKMANN



FÜR ÜBERFLIEGER
Nicht nur bei einem
Formel-1-Wagen spielt
Gewicht eine Rolle. Des-
wegen besteht die „Pilot's
Watch Chronograph 41
Mercedes-AMG Petronas
Formula One Team“
der Marke IWC komplett
aus dem leichten und
widerstandsfähigen
Material Titan. Die Uhr
kommt mit zwei Arm-
bändern aus Kalbsleder
und Kautschuk.
8200 Euro



FÜR SPEED-BIKER

Besonders Motorrad-Fans dürfen die zwei Modelle der Marke TISSOT gefallen: zum einen die „T-Race Marc Marquez 2022 Limited Edition“, zum anderen die „T-Race MotoGP Chronograph 2022 Limited Edition“. Beide Quarzwerk-Chronographen im 45-Millimeter-Gehäuse werden in einer Uhrenbox in Form eines Motorradhelms ausgeliefert. Jeweils 745 Euro



**FÜR
SPORT-ÄSTHETEN**

*Das legendäre
Rennfarbendesign
in Türkis und Orange
ziert nicht nur viele
Rennwagen und
Oldtimer, sondern auch
die „Monaco 02 Gulf
Edition“ von TAG
HEUER. Was wenige
wissen: Ursprünglich
stammen die Farben
vom Logo der fast in
Vergessenheit geratenen
Marke Gulf Oil.
6700 Euro*



FÜR MEILENSAMMLER

Die Mille Miglia, bei der die Teilnehmer von Brescia nach Rom und wieder zurück 1000 Meilen zurücklegen, gilt als die Mutter aller Oldtimer-Rallyes. Als offizieller Zeitnehmer seit 1988 entwickelt die Marke CHOPARD jedes Jahr Uhren unter dem gleichen Namen – aktuell die „Mille Miglia Racing Edition 2022“.
7890 Euro



FÜR GOLDJÄGER

Mit der „Black Bay Chrono S&G“ (die letzten Buchstaben stehen für Steel und Gold) läutet man auch bei TUDOR die Ära der Bicolor-Uhren ein – hier mit einem dezenten Manschettenband aus Leder. Wer noch mehr Bicolor-Look zelebrieren will, kann die Uhr auch mit einem Armband aus Edelstahl und Gold ordern. 5590 Euro





FÜR ANGLOPHILE

In Anlehnung an die britische Automobilmarke Austin-Healey, die es leider seit über 30 Jahren nicht mehr gibt, bringt FREDERIQUE CONSTANT dieses Jahr den „Vintage Rally Healey Chronograph Automatic“ heraus. Die Uhr mit einer Gehäusegröße von 42 Millimetern ist auf 700 Stück limitiert. 2595 Euro



FÜR LAMBO-FANS

Obwohl diese Uhr keine Chronographen-Funktion besitzt, mussten wir sie einfach in unsere Auswahl aufnehmen. Der Grund: ihr Bezug zu Lamborghini.

*Für alle Fans der Sportwagenmarke mit dem Stier bietet ROGER DUBUIS die „Excalibur Spider Huracán“ im skelettierten, 45 Millimeter großen Pink-Gold-Gehäuse.
76.500 Euro*

FÜR TROPHÄENJÄGER

*Passend zum neuen
Porsche 911 Sport Classic
bietet PORSCHE
DESIGN eine im Look
auf das Sondermodell
abgestimmte Uhr an: den
„Chronographen 911
Sport Classic“. Der Clou:
Nur Käufer des auf
1250 Stück limitierten
Fahrzeugs (Preis ab
276.284 Euro) dürfen
die dazugehörige
Uhr bestellen.
12.500 Euro*



AUTO-EROTIK

Rasend. SCHÖN

*Die Bilder des Fotografen RIOCAM alias
Camilo Rios sind Ausdruck seiner Begeisterung
für Supercars – und für Frauen, die seit
jeher deren Design inspirieren. Ein Auszug aus
dem Portfolio des Enfant terrible
der Auto-Fotografie*

fotos **RIOCAM**
text **NINA HABRES**



LINKS

Mit dem Typ 993 der Elfer-Reihe läutete Porsche das Ende seiner luftgekühlten Motoren ein. Luftig ist's auch hier in Palm Beach, Florida

RECHTS

Unter dem Titel „Italian Threesome“ verewigt Riocam gleich zwei Modelle des Ferrari 308 neben Rachel Cook. Das Model war bereits im mexikanischen Playboy zu bewundern



*Hat unseren
Blick fest
im Griff: der
lila schimmernde
Lamborghini
Countach 5000
QV mit Heckspoiler*





LINKS

Der Lamborghini Countach gilt als Nachfolger des beliebten Lamborghini Miura. Als LP 5000, hier mit dem Model Brooke Buchanan abgebildet, bringt er 455 PS auf die Straße

UNTEN

Eigentlich als Konkurrenz zum Porsche 911 konzipiert, konnte der Ferrari Dino dem deutschen Kollegen den Rang nicht ablaufen. Brandheiß ist er, wie man sieht, trotzdem





LINKS

*In den Achtzigern
war der auch als
„Yellowbird“
bekannte RUF
CTR das schnellste
straßenzugelassene
Auto überhaupt:
In der Spitze
erreichte er
342 km/h*

RECHTS

*Der Ruf des De
Tomaso Mangusta
als Sportwagen
ist nicht zuletzt
wegen seiner
unausgewogenen
Gewichtsverteilung
nicht annähernd so
umwerfend wie
seine extravagante
Optik. Auf seinem
Dach: das Model
Daniela Lopez
Osorio*





LINKS

Der Porsche-Konkurrent Dino sollte als Submarke des Motor-Riesen Ferrari laufen. So sucht man bei vielen Modellen das Logo mit dem Pferd vergeblich. Dieser hat dafür einen anderen Hingucker

RECHTS

Der BMW M1 war sowohl für die Straße als auch für die Rennstrecke konzipiert. Dass er auch im Stand eine gute Figur macht, beweist Riocam mit seiner Fotografie „M1 Dirty“



„Auto-Design ist so schön, weil es auf dem WEIBLICHEN KÖRPER basiert“

Herr Rios, wie kamen Sie auf den Gedanken, Autos und Frauen zusammen zu inszenieren?

Als ich ein kleiner Junge war, hatte ich zwei Poster über meinem Bett hängen: Auf einem war der Ferrari 288 GTO zu sehen, daneben hing das berühmte Bild von Nastassja Kinski, auf dem sich eine Python um ihren nackten Körper windet, von Richard Avedon. Ich wollte beides unbedingt miteinander verbinden.



Warum geben Autos und Frauen so ein gutes Bild zusammen ab?

Autodesign ist vor allem deshalb so schön, weil es auf dem weiblichen Körper basiert. Der Pagani Huayra beispielsweise ist komplett von einer Frau inspiriert. Der neue De Tomaso ebenso: Wenn man das Auto von vorne betrachtet, erinnert es an Brüste. Und die Scheinwerfer eines Lamborghini Miura sollen Wimpern darstellen. Designer haben schon immer Kunst gemacht, die von etwas inspiriert ist, das sie verehren. Und es gibt nichts Schöneres als Frauen. Ich bin mir sicher, dass 90 Prozent der Menschen eine Frau im Kopf haben, wenn sie an Schönheit denken.

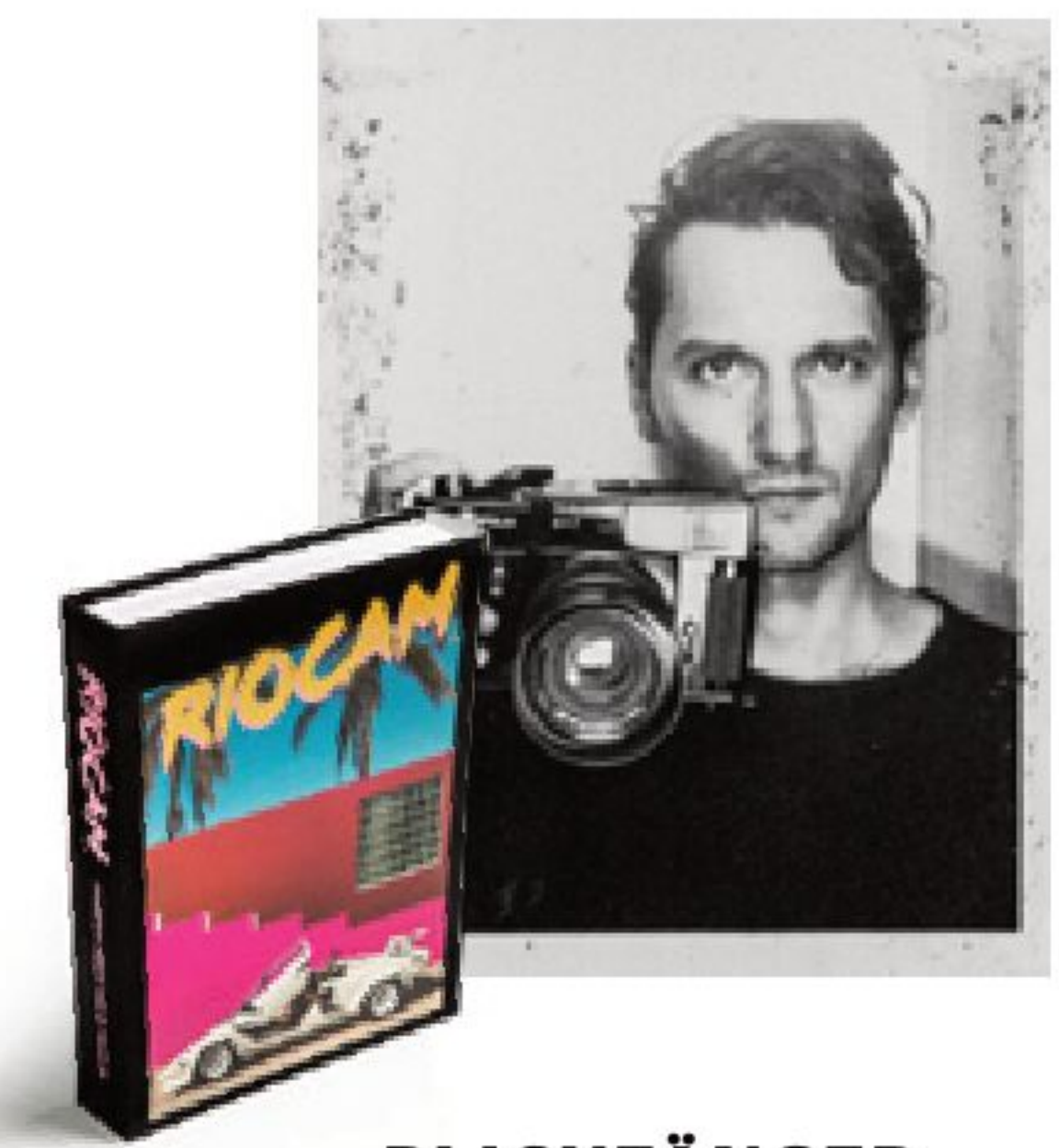
Trotz Ihrer Passion arbeiteten Sie erst als Fashion-Fotograf.

Ich shootete die seltensten Automodelle und Supercars. Am Anfang meiner Karriere hatte ich noch keinen Zugang zu ihnen. Das erste Auto, das ich fotografierte, war vor sieben Jahren ein Ferrari Testarossa, der einem Freund von mir gehörte. Danach konnte ich nicht direkt weitermachen, weil ich zunächst einmal neue Supercars finden musste. Erst seit vier Jahren konzentriere ich mich darauf, Autos und Frauen zu fotografieren.

Wie kommen Sie an die Autos?

Anfangs bin ich auf die Eigentümer und Sammler zugegangen und habe versucht, ihnen meine Idee zu erklären. Inzwischen kommen auch viele auf mich zu und erzählen mir von ihren Autos – oder beauftragen mich sogar, ihr Auto mit ihrer Frau zu fotografieren. Seit meine Arbeit bekannter ist und Leute meinen Stil wiedererkennen, ist es einfacher.

Sie setzen Frauen in spitzen High Heels auf Autos, die mehrere Millionen wert sind. Mal ehrlich: Wie groß muss das Vertrauen eines Sammlers in Sie sein?



BLICKFÄNGER

Im Buch „Fashion Book Vol.2 Year 10“ zeigt der in Miami lebende Fotograf, 36, der bürgerlich Camilo Rios heißt, Auto-Erotik auf 450 Seiten (über thewebster.us, 180 Euro)

(Lacht) Sehr groß. Es ist zwar eine gute, aber eigentlich auch eine ziemlich dumme Idee, die Models in Heels auf das Dach eines Supercars zu setzen. So etwas macht man eigentlich nicht. Überhaupt hat es etwas Verbotenes, diese Autos zu shooten.

Warum das?

Viele Besitzer erlauben niemandem, ihre Autos auch nur anzufassen. Sie sind wie ein Kunstwerk für sie. Überlegen Sie mal, die „Mona Lisa“ kann man ja auch nicht berühren. Man kann sie zwar fotografieren, aber man kommt nicht an sie heran, weil sie hinter dickem Glas hängt. Und für die Sammler sind diese Autos ihre „Mona Lisa“. Einige lieben sie mehr als ihre Kinder, mehr als ihre Ehefrauen. Und dann komme ich und setze Frauen in High Heels aufs Dach. Natürlich bin ich aber extrem vorsichtig, denn wenn etwas passiert, muss ich für den Schaden aufkommen.

Haben Sie ein Lieblingsauto?

Den Lancia Zero. Es ist ein wunderschönes Auto-Design von Marcello Gandini, meinem Lieblings-Auto-Designer. Die Linien sind unglaublich, er sieht futuristisch aus, aber auf eine klassische Weise.

Und welches Auto steht noch auf Ihrer Bucket List?

Der Lamborghini Marzal – ein wunderschönes Auto, das innen und außen ganz silbern ist und Glastüren sowie ein Glasdach hat. Ich bin gerade in Gesprächen mit dem Besitzer. 



LINKS

*Keilförmig
und flach mit
imposanten
Flügeltüren: Der
Aston Martin
Bulldog aus den
Siebzigern ist zum
Niederlegen. Das
fand wohl auch
der Fotograf – und
positionierte
Model Cara
Hayward
entsprechend*

RECHTS

*Für das „Ocean
Drive Mag“
shootete Riocam
das schöne
Duo aus Model
Charlotte
McKinney und
dem Mercedes 300
SL – einem der
bekanntesten
Classic Cars der
Stuttgarter*

„Was ist mit den Menschen, die ihre ALTEN AUTOS LIEBEN?“

Großbritanniens größter Designer PAUL SMITH brennt für Mode, Mobilität und Umwelt-Trends. Mit seinem elektrifizierten Mini will er Oldschool-Fahrer zum Umstieg ermutigen

text

MICHAEL BRUNNBAUER

U

Um genau 16 Uhr britischer Zeit, also zur Teatime, beginnt unser Videocall nach London mit der britischen Mode-Legende Paul Smith. Der Designer wirkt sehr ausgelassen und jovial auf der anderen Seite des Bildschirmes. In dem großen Konferenzraum, den wir im Hintergrund sehen, erspähen wir mindestens drei Fahrräder (Paul Smith wollte ursprünglich professioneller Radrennfahrer werden) und gefühlt tausend unterschiedliche Stoffe, die mehr oder weniger chaotisch auf Tischen, Bänken und Stühlen verteilt liegen. Vielleicht schon die Kollektion fürs nächste Jahr? Doch wir wollen mit Paul Smith heute nur am Rande über Mode reden – und hauptsächlich über seine andere Leidenschaft: Autos!

Sir Paul Smith, Sie haben gerade auf der Mailänder Möbelmesse Anfang Juni ihr neuestes Projekt gezeigt, den Mini Recharged by Paul Smith. Was hat es damit auf sich?

Dazu muss ich ein bisschen weiter ausholen. Ich habe schon einmal im Jahr 1998 eine Paul Smith Edition des klassischen Mini entworfen, damals limitiert auf 1800 Stück. Eines dieser Fahrzeuge haben wir jetzt genommen und ihm ein komplett neues, modernes Leben eingehaucht. Der wichtigste Unterschied ist bestimmt, dass wir den Benzinmotor durch einen Elektroantrieb ersetzt haben. Wir haben aber auch das gesamte Interieur radikal auf das Wesentliche reduziert und alle verbliebenen Materialien durch nachhaltige und recycelbare Stoffe ersetzt.

Das bedeutet konkret?

Na ja, alles, was aus Plastik war, haben wir herausgenommen. Der Schalthebel ist jetzt aus Aluminium, und das Lenkrad ist umwickelt mit diesem Lenkerband, wie man es bei Rennrädern einsetzt. Das gesamte Interieur ist außerdem lederfrei, die Sitzbezüge ge-

nauso wie die Fußmatten sind aus recycelten Textilien und Gummi.

Wie kamen Sie auf die Idee?

Wie Sie als Motor-Chef des Playboy wahrscheinlich besser wissen als ich, redet die gesamte Welt heute nur noch über elektrische Fahrzeuge. Viele Marken wie auch Mini gehen dazu über, in Zukunft nur noch elektrische Autos zu produzieren. Das ist an sich auch sehr schön. Nur frage ich mich, was ist mit den vielen Menschen, die ihre alten Autos lieben und nicht aufgeben wollen? Die fühlen sich unsicher und manchmal auch ein bisschen schuldig, weil sie ihre Oldtimer nach wie vor fahren wollen, aber gleichzeitig auf fossile Brennstoffe verzichten wollen. Daraus entstand die Idee, so einen alten Paul-Smith-Mini zu elektrifizieren.

Gibt es einen besonderen Grund, warum das Auto außen blau ist?

Das Originalfahrzeug gab es in Schwarz, Weiß und Blau. Wobei letztere Farbe immer mein Favorit war. Die Farbe war damals inspiriert von einem Hemd, das



EINZELSTÜCK

*Von der original Paul
Smith Edition des Mini
wurden im Jahr 1998
insgesamt 1800 Stück
produziert. Einer davon
ist nun elektrifiziert und
von Paul Smith persönlich
neu gestaltet worden*



Mini Recharged by PAUL SMITH

Geschwindigkeit **145 KM/H** Leistung **102 PS**
 0–100 km/h **9,00 SEKUNDEN**
 Reichweite ca. **160 KM**
 Preis **UNVERKÄUFLICH**



MINI-MALISMUS

Das reduzierte Interieur wirkt extrem aufgeräumt. Es bietet dem Fahrer neben der Halterung fürs Handy nur wenige unnötige Extras. Auffällig sind der Schalthebel aus Aluminium und die Gurte in Orange

ich gerade trug, als die Entwickler von Mini bei mir zu Besuch waren. Sie wollten wissen, was genau für einen Blauton ich mir vorstellen würde. Und weil ich es schon immer schwer fand, Farben mit Worten zu beschreiben, habe ich kurzerhand mit einer Schere ein Stück von meinem Hemd herausgeschnitten, es ihnen gegeben und gesagt, genau so ein Blau stelle ich mir vor. Und das wurde dann auch die Farbe des Autos. Das zerschnittene Hemd habe ich übrigens heute immer noch (*lacht*).

Das ist also noch die Originalfarbe von damals?

Richtig. Von außen sieht das Fahrzeug fast genauso aus wie das Original. Aber die Marke Paul Smith ist ja berühmt dafür, alles klassisch mit einem Twist zu versehen. Und das wollten wir auch bei dem Recharged-Modell so machen. Deswegen ist im Inneren auch die Batterie in der Farbe Lime Green gehalten genauso

wie das Aufladekabel, und die Gurte sind in Orange.

Ist das eigentlich ein reines Showcar, oder kann man das auch tatsächlich fahren?

Das Auto ist zugelassen und könnte sofort auf der Straße gefahren werden. Wer will, kann sich außerdem bei Mini die entsprechenden Informationen holen, um sein eigenes Auto ebenfalls zu elektrifizieren (*Anm. d. Red.: derzeit nur in Großbritannien möglich*). Das ist schon spannend.

Sind Sie selbst den Wagen schon gefahren?

Leider nein. Die Zeit war so knapp, dass das Auto sofort nach dem Umbau nach Mailand zur Messe transportiert werden musste. Das war schon etwas frustrierend. Und danach wird das Auto erst einmal auf eine Art Tournee rund um die Welt geschickt. Aber wenn das vorbei ist, werde ich es mir hoffentlich einmal kurz ausleihen können. Und wenn niemand aufpasst, könnte es auch sein, dass ich es mir einfach unter den Nagel reiße und behalte (*lacht*).

Was für ein Auto fahren Sie?

Ich fahre im Moment den Cooper SE, also den vollelektrischen Mini. Die Marke selbst fahre ich aber bestimmt schon seit über 20 Jahren. Wissen Sie, ich arbeite direkt im Zentrum von London, und mein Parkplatz hat in etwa die Größe einer Briefmarke. Alles andere als ein Mini würde hier nicht funktionieren.

Nachhaltigkeit ist bestimmt nicht nur in der Fahrzeugindustrie ein großer Trend?

Stimmt. Auch in der Modewelt und insbesondere in meinem eigenen Unternehmen gehört das zu den wichtigsten und größten Themen. 50 Prozent unserer Baumwolle sind organisch, sämtliche Verpackungen aus dem Online-Store sind aus recyceltem, biologisch abbaubarem oder kompostierbarem Material. Und 50 Prozent unserer Räumlichkeiten in aller Welt beziehen ihre Elektrizität aus erneuerbaren

Energien – in England, Italien und Luxemburg sogar 100 Prozent. Wir nehmen das Thema Nachhaltigkeit sehr ernst. Genauso wie auch viele andere Unternehmen in der Branche. Es ist allerdings oft sehr kompliziert und mit hohen Kosten verbunden. Insofern ist es für viele Unternehmen schwierig, das konsequent umzusetzen.

Welche anderen Trends beherrschen derzeit die Modewelt?

Nachhaltigkeit ist natürlich das Schlagwort schlechthin. Aber abgesehen davon, bemerken wir nach zwei Jahren Pandemie auch, dass viele Leute vermehrt zu Hause arbeiten und sich daher untertags deutlich legerer anziehen als früher.

Trägt der Mann überhaupt noch Anzüge?

Wir sehen einen klaren Trend in die Richtung gehen, die wir moderne Arbeitsgarderobe nennen. Das bedeutet, man trägt zwar vielleicht noch ein Sakko obenherum, unten aber eine Jeans. Oder wenn man doch einen klassischen Anzug anzieht, dann lockert man ihn auf, indem man ihn mit Turnschuhen und einem T-Shirt kombiniert anstatt einem Hemd. Alles wird legerer und einen Tick mehr casual.

Verkaufen Sie überhaupt noch Anzüge?

Also, man muss generell sagen, im Moment werden bestimmt weltweit weniger Anzüge produziert als früher. Diesen Trend gab es schon ansatzweise vor Covid, er wurde aber dadurch noch einmal extrem verstärkt. Allerdings waren wir bei Paul Smith glücklicherweise nicht so stark betroffen wie andere Unternehmen.

Woran liegt das?

Unsere Anzüge sind eher weich und leicht zu tragen, während andere Anzüge oft aus dicken Stoffen bestehen und schnell etwas auftragen. Selbst unsere Schulterpolster sind leicht und filigran. Ein Paul-Smith-Anzug fühlt sich schon beinahe so an, als würde man Strickware tragen, also ext-

„Die Marke Paul Smith ist berühmt dafür, alles klassisch mit EINEM TWIST zu versehen“

PAUL SMITH

rem casual und relaxed. Darüber hinaus bieten wir spezielle Anzüge zum Verreisen an. Diese sind anders gewebt und knittern nicht so schnell, auch wenn man längere Zeit im Auto, im Zug oder im Flugzeug sitzen muss. Solche Anzüge sind äußerst beliebt, davon haben wir schon viele Tausend Stück verkauft.

Ihr Unternehmen besteht seit über 50 Jahren, was waren Ihrer Meinung nach die größten Highlights?

Für mich persönlich ist das größte Highlight, dass ich lebendig und noch relevant bin. Die langjährige Kontinuität war vermutlich das,

was mein Unternehmen so erfolgreich gemacht hat. In der Modebranche genauso wie auch in der Automobilbranche oder auch in der Popmusik sieht man ständig Leute kommen und gehen. Das geht oft extrem schnell, die Beständigkeit ist sehr gering. Insofern freut mich am meisten der Umstand, dass Paul Smith nach all diesen Jahren noch so erfolgreich ist. Wir verkaufen unsere Produkte heute in über 60 Ländern weltweit. Und zwar nicht nur an die Kunden von früher, wir sind auch für ganz junge Kunden relevant. Das ist mein Highlight. 

GEORDNETES CHAOS

Paul Smith ist mit 75 Jahren immer noch kreativer Kopf und Eigentümer seines 1970 gegründeten, nach ihm benannten Unternehmens. Florale Muster und Socken mit Streifenmuster gehören zu seinen Markenzeichen



TESTFAHRT

Das schnellste AUTO DER WELT





SELTENER ANBLICK

Nur insgesamt 500 Stück sollen vom Bugatti Chiron gebaut werden, davon circa 30 in der Variante Super Sport. Wer die Käufer des 3,8 Millionen teuren Fahrzeugs sind, bleibt jedoch unter Verschluss

Mit über 490 km/h Spitzengeschwindigkeit gilt der BUGATTI CHIRON SUPER SPORT derzeit als schnellster Serienwagen. Wie sich das 1600-PS-Monster auf der Straße anfühlt, haben wir rund um Molsheim ausprobiert

F

„Eine Wahnsinnsgeschwindigkeit! Eigentlich unvorstellbar, dass ein Auto das schafft“, staunt Andy Wallace noch heute. Am 2. August 2019 trieb der Le-Mans-Sieger einen Prototyp des Bugatti Chiron Super Sport auf sagenhafte 490,48 km/h. Weltrekord! Bis heute. Wallace glaubt sogar, dass es noch schneller ginge. Bis es so weit ist, legt Bugatti jedoch erst einmal einen straßenzugelassenen Chiron Super Sport auf Basis des Rekordfahrzeugs auf.

Der einstige Volkswagen-Patriarch und Reanimateur der Marke, Ferdinand Piëch, hätte seine Freude daran. Er, der Bugatti 1998 für den Volkswagenkonzern kaufte, um Straßenfahrzeuge der Superlative zu entwickeln, die er trocken als „Ausnahmesportwagen“ bezeichnete, begleitete jeden noch so kleinen Entwicklungsschritt persönlich. Alle Zielvorgaben der bisherigen Baureihen Veyron und Chiron gehen auf ihn zurück. Dass er noch zu Lebzeiten die Rekordgeschwindigkeit des Chiron Super Sport jenseits von 483 km/h (also genau 300 mph) vorgegeben hatte, ist anzunehmen. Er verstarb 23 Tage nach Andy Wallaces Rekordfahrt.

Heute fahren wir das erste Serienauto auf Basis des Prototyps, und Andy Wallace hat ausnahmsweise auf dem Beifahrersitz Platz genommen. Er weiht mich ein in die Finessen des 1600 PS starken Zweisitzers. Und natürlich wacht er auch darüber, dass ich mich nicht in einem Rausch der Selbstüberschätzung verliere. Denn 1600 Nm Drehmoment schon ab 2250 U/min abzurufen verlangt neben einem stabilen Kreislauf, äußerster Konzentration und Reaktionsschnelligkeit auch enorm viel Disziplin. Vorweggeschickt sei allerdings: Ein Rennbolide ist dieser Chiron Super Sport keineswegs. Und darin liegt seine einzigartige Faszination. Doch der Reihe nach.

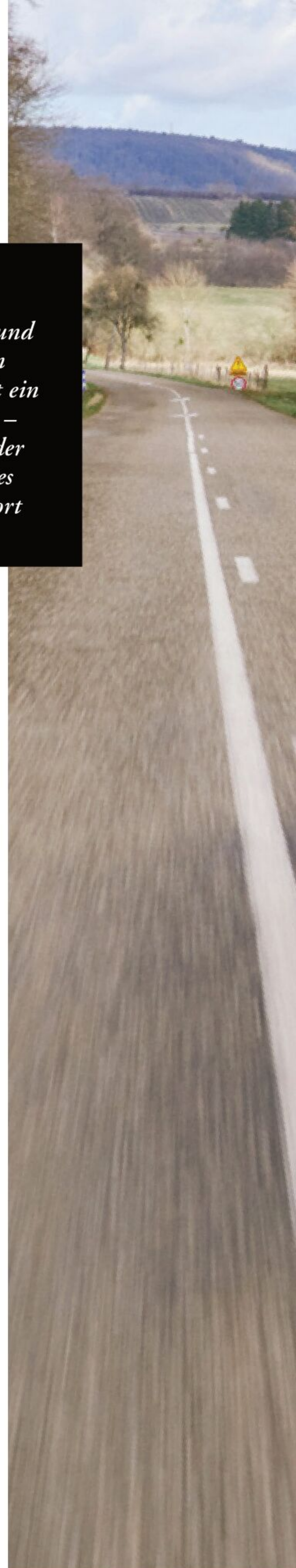
text
**JÜRGEN
ZÖLLTER**
fotos
**TOBIAS
KEMPE**

LANDJÄGER

Auf den meisten Straßen rund um das Werksgelände im französischen Molsheim gilt ein Tempolimit von 80 km/h – nicht einmal ein Fünftel der Höchstgeschwindigkeit des Bugatti Chiron Super Sport

Nur wenige Zentimeter überm Asphalt machen wir es uns in einer edel belederten Sitzschale vor dem Multifunktionslenkrad aus Sichtcarbon, Aluminium und Leder bequem. Abgesehen von der Schale des Gurtgeschlosses ist kein Kunststoff verbaut. Wir sehen Rundinstrumente auf verschiedenen Ebenen, es gibt Zeiger und wenige Digitalanzeigen. Zwischen Andy und mir liegt eine vertikal erhabene Drehschalter-Leiste aus Carbon. Am unteren Ende nimmt sie den Schalthebel auf. Willkommen in der analogen Welt der Superreichen, die eine intuitive Bedienung mittels haptischer Schalter aus Aluminium einer Steuerung über berührungssensitive Displays vorziehen. Ein Tablet ließe sich auch gar nicht installieren, weil die elektronische Plattform dafür fehlt. Das schnellste Auto der Welt beruht auf einer Architektur, die Anfang 2000 entstand.

Sobald der Schlüssel im Schacht verschwindet, erweckt ein Druckschalter im Lenkrad das mächtige Herz. Es bollert kurz auf und fällt dann in einen tief grummelnden Leerlauf zurück. Die erste von sieben Stufen des Doppelkupplungsgetriebes rastet klackend ein, der Gasfuß fällt, und das Spektakel nimmt seinen Lauf. Adrenalin und ein wenig Schweiß treiben jetzt auch den eigenen Körper auf Hochtouren. Begleitet vom schlüpfenden Einatmen der vier neuen Turbolader, hebt das Triebwerk seine Stimme. Ich fühle mich an das Rauschen der Niagarafälle erinnert. Das Grollen mündet in Getöse, nimmt ein bedrohliches Ausmaß an und dringt als Warnung vor Übermut ins Ohr. Derweil klammert sich der Pilot ans Lenkrad, versucht, den Kopf aufrecht zu halten. Nur nicht den Blickkontakt zur Straße verlieren! Warum kribbelt's plötzlich in den Füßen? Weil die Wahnsinnsbeschleunigung das Blut aus den Beinen weichen lässt. Die Konzentration auf die





Bugatti Chiron SUPER SPORT

Geschwindigkeit (abgeregelt) **440 KM/H**
Leistung **1600 PS** *0–100 km/h* **2,4 SEKUNDEN**
Gewicht **1995 KG** *Preis* **CA. 3,8 MIO. EURO**

Straße verschlägt einem den Atem, mit jedem Gangwechsel scheint die Straße schmaler zu werden. Der Bugatti Super Sport strebt mit überirdischer Gewalt Richtung Horizont. Nach 2,4 Sekunden ist die 100 km/h-Marke vernascht. Genau dann, wenn der zweite Gang reinknallt. Wie praktisch, das erspart den Blick auf den Tacho. Nach weiteren 3,4 Sekunden sind 200 km/h geknackt. Kurz darauf springt der dritte Gang ein. Wer sich 12,1 Sekunden lang traut, den Fuß nicht vom Gaspedal zu nehmen, erreicht die 300 km/h. Und wem nach 28,6 Sekunden nicht schlichtweg die Straße ausgeht, zeigt der Tacho 400 km/h an.

Erst bei 440 km/h schiebt die Elektronik dem Treiben einen Riegel vor, zuvor springt noch rasch der siebte Gang ein, bei genau 415 km/h. Doch halt:

Für Geschwindigkeiten über 380 km/h muss zuvor der „Top Speed“-Modus angewählt und mit einem zweiten Schlüssel links vom Fahrersitz freigeschaltet werden. Daraufhin senkt das adaptive Luftfederfahrwerk die Karosserie vorn auf 80 und hinten auf 89 Millimeter ab. Jetzt passt kaum mehr eine Hand zwischen Unterboden und Straße. Gleichzeitig fährt der Heckspoiler bis auf ein Grad Neigung fast völlig ein. Der 4,77 Meter lange und jetzt 1,13 Meter flache Bugatti macht sich schlank.



VOLL AUF SPEED

Selbst mit eingefahrenem Heckspoiler im „Top Speed“-Modus regelt der Bugatti bei Tempo 440 km/h ab. Der Tachometer macht erst bei 500 km/h Schluss

Krönte ab 2016 bereits das Basismodell Bugatti Chiron mit 1500 PS die heute 136 Jahre währende Ära von Automobilen mit Verbrennungsmotor, so reizt Bugatti dessen Potenzial mit zahlreichen Sonderserien jetzt noch weiter aus. Etwa mit dem 60-mal gebauten Chiron Pur Sport, der für extreme Querschleunigung zum Kurvenfeiger verfeinert wurde. Noch seltener zu sehen sein wird aber der neue Chiron Super Sport, dessen Längsdynamik alle weltweit verfügbaren Serienfahrzeuge in den Schatten stellt. Neben der Leistungssteigerung seines aufgeladenen 8,0-l-W16-Mittelmotors um 100 PS und neuen Leichtbauteilen, die den Sportwagen um 23 Kilo auf unter zwei Tonnen Leergewicht abspecken, führen insbesondere konsequente aerodynamische Maßnahmen zum Ziel. Auffälligstes Merkmal: sein um 25 Zentimeter verlängertes Heck, dessen Zweck es ist, die Laminarströmung bei hohem Tempo so lange wie möglich an der Karosserie zu halten. Gleichzeitig wandert die Abrisskante des vergrößerten Diffusors etwas nach oben. Am Ende ist das gesamte Abrissgebiet 44 Prozent kleiner, was den hier entstehenden bremsenden Sog entsprechend reduziert. Genau wie bei einem Le-Mans-Rennwagen.

Wie die Entwicklungsingenieure um jede Kleinigkeit rangen, um Luftwiderstände abzubauen, demonstrieren die neu angeordneten vier Endrohre der Titan-Abgasanlage. Sie enden jetzt zu zwei Paaren übereinander gestapelt außen. Der Heckdiffusor bekommt dadurch einen höheren Wirkungsgrad. Vorne gibt es außerdem neue Air Curtains neben den Lufteinlässen, um die Strömungen möglichst eng

an der Karosserie zu halten. Hinzu kommen Löcher über jedem Rad, die den Überdruck in den Radhäusern abbauen. Auch auf den Ypsilon-Speichen-Rädern aus Aluminium steht der Super Sport exklusiv. Optional werden die nochmals leichteren Magnesium-Räder aus dem Pur Sport verbaut.

Unterwegs im „Handling“- oder „Autobahn“-Modus gibt es Freiraum für unterhaltsame Fahrmanöver. Beide Fahrprogramme erlauben bis zu 380 km/h. Das sollte im Alltag in der Regel ausreichen – und offenbart gleichzeitig die Leichtigkeit, mit der auch ungeübte Kunden so viel Kraft und hohe Fahrdynamik meistern können. Abgesehen von den gewöhnungsbedürftig breiten Außenmaßen von 2,18 Metern (inklusive Außenspiegel), die im Stadtverkehr und Baustellenbereichen auf der Autobahn immer bedacht werden müssen, fährt man den Chiron Super Sport im Alltagsverkehr wie jeden anderen Gran Turismo. Seinen Reisekomfort

BESUCH IN MOLSHEIM

Nicht nur die schiere Beschleunigung beim Geradeausfahren mit dem 1600 PS starken Bugatti Chiron Super Sport überzeugte unseren Autor Jürgen Zöllter, sondern auch die gute Querdynamik in den Kurven





erreicht kein anderer Supersportwagen. Das adaptive Luftfahrwerk des vollständig aus Kohlefaser gebauten allradgetriebenen Bugatti überträgt kaum mehr als die Abrollgeräusche der von Michelin exklusiv für den Chiron Super Sport angepassten Reifen (20 Zoll vorn und 21 Zoll hinten) in den Fahrgastraum.

Fahrassistentenprogramme sucht man jedoch vergeblich. Einmal abgesehen von der Sendersuchlauf-Funktion im Entertainmentssystem sind außer ABS und ESP mit integrierter Schlupfregelung lediglich zwei geregelte Differenzialsperren verbaut. Vorn als Längs- und hinten als Quersperre. Für die heute in jeden Mittelklassewagen integrierten Helfer wie Notbrems-, Spurhalte oder gar Einparkassistent fehlt dem Bugatti die geeignete Elektronikplattform. Auch in dieser Hinsicht bleibt der Chiron ein Geselle alter Schule. Seine Faszination versprüht er durch die einzigartige Kombination aus Luxus und problemlosem Handling bei superlativen Fahrleistungen. Und natürlich durch seine Exklusivität. Nur 500 Exemplare sollen insgesamt gebaut werden, und das zu einem Einstiegspreis von 2,8 Millionen Euro. In der Super-Sport-Variante erhöht sich dieser Wert noch einmal um eine Million, wobei die meisten Kunden inklusive aller Extras eher über fünf Millionen zahlen werden.

Wer den Bugatti Chiron Super Sport nun als Gipfel der ausklingenden automobilen Verbrenner-Ära sieht, macht die Rechnung ohne den Ehrgeiz der neuen Besitzer. Seit 1. November 2021 liegt das Schicksal von

Bugatti in den Händen der Bugatti-Rimac-Gruppe mit Sitz im kroatischen Sveta Nedelja. Am Joint Venture hält Porsche 45 Prozent und der Elektromobilspezialist Rimac 55 Prozent. Deshalb darf man erwarten, dass der Nachfolger des Chiron, Entwicklungscode Bugatti BR1, einen batterieelektrischen Antrieb nach dem Vorbild des aktuell fast 2000 PS starken Rimac Nevera bekommt. Bis es so weit ist, kommt circa 2025 erst noch mal der Chiron als Plug-in-Hybrid heraus. Dessen E-Einheit treibt zusammen mit dem W16-Benziner die Hinterachse an, während die Vorderachse ausschließlich bestromt wird. Wir dürfen von einer Leistungssteigerung um mindestens 200 elektrisch erzeugte Pferdestärken ausgehen, die zu einer nochmals höheren Spitzengeschwindigkeit vielleicht sogar jenseits der 500-km/h-Grenze führen könnte.

Andy Wallace jedenfalls ist überzeugt, dass die technische Struktur des Bugatti Chiron dafür geeignet ist. Er sollte es wissen. Und Ferdinand Piëch wusste es wohl ebenso. Allerdings hätte Piëch die Marke, die er auch zur Motivation für Volkswagen-Ingenieure unterhielt, sicherlich niemals aus der Hand gegeben. Nur die besten Techniker des Konzerns wurden zu Piëchs Zeit Bugatti-Entwickler. 

Der Autor testete den Wagen auf Einladung des Herstellers.

HEBELWIRKUNG

Im Unterschied zu den meisten modernen Autos finden sich im Inneren des Bugatti noch jede Menge haptische Knöpfe und Hebel – und kein Touchscreen



A full-page photograph of Stefano Domenicali, CEO of Formula 1. He is a middle-aged man with glasses, smiling, wearing a dark blue Formula 1 team jacket over a white button-down shirt. He is holding a black remote control in his left hand. The background is a blurred racetrack with grandstands.

IL CAPO

*Seit 2021 ist
der 57-jährige
Italiener der
CEO der
Formel 1*

—
PORTRÄT

Der Herr der RINGE

Die Formel 1 boomt wie noch nie. Verantwortlich für den weltweiten Triumph der Rennserie ist vor allem STEFANO DOMENICALI. Was ist das Erfolgsgeheimnis des neuen Formel-1-Chefs?

D

Die Formel 1 dürfte so ziemlich das einzige Milliardenunternehmen sein, in dem sich der Chef schnell mal am Ärmel zupfen und grundsätzlich duzen lässt. Das war über vier Jahrzehnte bei Bernard Charles Ecclestone so, das ist auch jetzt bei seinem Nachfolger nicht anders. Während beim Ruf nach dem britischen Zampano allerdings immer ein bisschen Angst mitschwang und viele das „Bernie“ gern so dehnten, dass es sich mehr nach einem „iiiih“ anhörte, ist das Timbre heute ein ganz anderes. Der Vorname Stefano hat mindestens einen so guten Klang wie der Nachname Domenicali. Rein phonetisch sind damit Charme und Charakter des neuen Herrn der Ringe schon erkennbar.

RENNSPORT IM BLUT
*Von 2007 bis 2014 leitete
Stefano Domenicali das
Formel-1-Team von Ferrari*



text
ELMAR BRÜMMER

Vor allem aber hat der Name des 57 Jahre alten Italieners Gewicht. Nicht nur im Renngeschäft selbst, sondern auch in den Vorstandsetagen in aller Welt. Wo früher eine Art Gebrauchtwagenhändler-Mentalität herrschte, wird heute nach modernen Businessplänen verfahren. Mit Erfolg. Die Formel 1, die viele schon als Anachronismus abtun wollten, boomt wie noch nie. Das ist auch Domenicalis Verdienst. Mitten in der Corona-Pandemie trat er seinen Job als CEO an, hatte sich vom Hollywood-Konzern Liberty Media anheuern lassen, der das 3-Milliarden-Geschäft an der Wall Street nicht von ungefähr unter dem Kürzel FWON angesiedelt hat. Statt großer Visionen waren zunächst hemdsärmeliges Krisenmanagement und überzeugende Antipanikmache gefragt. Domenicali hat beides tatsächlich von der Pike auf gelernt. In seinem Heimatort, der Rennstadt Imola in der Emilia Romagna, hat er sich schon im Kindesalter als Parkplatzeinweiser verdingt, später dann hat er als Team-Manager in der erfolgreichsten Ära der Scuderia Ferrari gewaltet. So lernt man, zum beknennenden und überzeugenden Optimisten zu werden.

Die Formel 1 hat die Pandemie nicht nur besser als alle anderen globalen Sportarten in den Griff bekommen, sie hat sogar noch Kapital daraus schlagen können. Netflix und eSports erweisen sich als perfekte Zubringer, die Zuschauerbasis wächst vor allem dort, wo sich alle anderen schwertun – bei Jugendlichen und Frauen. Vorne dran der Steuermann Domenicali. „Wir erleben nicht nur eine sehr gesunde Formel 1, sondern auch seine sehr spektakuläre – ob von der Technik oder den Rennen her. Der Hunger nach ihr ist auch so groß wie nie“, schwärmt der Manager. „Ich fühle, dass diese Serie eine große Zukunft hat. Das sage ich nicht, weil ich etwas verkaufen muss. Sondern weil ich das Interesse von Autoherstellern, Sponsoren, Fernsehanstalten und Veranstaltern kenne. Überall begegnet einem ein ungeheures Level an Positivität.“

Mittlerweile gibt es so viele Bewerber, um Rennen auszutragen, dass die Formel 1 das ganze Jahr hindurch fahren könnte. Arabische Länder überweisen schon mal gern 70 Millionen Dollar Startgeld oder bieten jahrzehntelange Verträge an. Das nimmt Domenicali natürlich gern mit. Aber er ist auch ein Traditionalist. Ganz ohne die Klassiker in Europa will er nicht, kann er nicht. Das gehört zu einer gesunden Balance, er will auf keinen Fall die Seele seines geliebten Sports verkaufen. Na-



ALLE ACHTUNG

Stefano Domenicali und Mercedes-Pilot Lewis Hamilton im März beim Großen Preis von Bahrain. Der Formel-1-Chef wird allseits geschätzt – für seine Rennsport-Expertise und seinen Geschäftsreifer

türlich wird China einen zweiten Grand Prix bekommen, wenn das Land wieder aufmacht, dort befindet sich schließlich mittlerweile der wichtigste Automarkt. Aber aktuell bewegen ihn zwei weiße Flecken auf der Landkarte weit mehr: Die Formel 1 soll wieder nach Afrika, damit sie tatsächlich auf allen Kontinenten unterwegs ist, und Domenicali möchte sie zurück nach Deutschland holen. Hinter den Kulissen arbeitet er bereits an einem Comeback. Immer einen Schritt vorausdenken, das hat er von seinem Lehrmeister Jean Todt bei Ferrari gelernt. Meist in langen Nachtschichten.

Mit der Heimat von Nürburgring und Hockenheimring verbinden ihn nicht nur sein Organisationstalent und seine legendäre Genauigkeit (bei Ferrari konnte er das Hunderte von Seiten starke Regelwerk der Formel 1 auswendig), sondern auch eine wichtige berufliche Station. 2014, nachdem er bei der Scuderia nicht mehr weiterkam, holte ihn Audi nach Ingolstadt. Dort bereitete er als Leiter des Ressorts Dienstleistung und Mobilität das vor, was in diesem Sommer Wahrheit werden dürfte: der Formel-1-Einstieg des Volkswagen-Konzerns. So lange wollte und konnte er allerdings nicht warten, ob seiner Fähigkeiten und seines Antriebs wurde er zwei Jahre später zum CEO von Lamborghini bestellt. In Sant'Agata Bolognese prägte er fünf Jahre das Geschehen,

aus dieser Zeit stammen auch seine einzigen beiden Instagram-Posts. Die Entstehungsgeschichte des Lamborghini Huracán preist er mit den Worten: „Eine Perfektion, die aus unserer Geschichte kommt.“ Sein weiteres Lob des Wagens trifft genauso gut auf Domenicali selbst zu: „Garantiert die beste Performance, hat unter allen Umständen alles unter Kontrolle, bringt die Dinge leicht ans Limit und bereitet dabei noch eine Menge Spaß.“ Bei Lamborghini hat er die Umsätze verdoppelt, Ähnliches schwebt ihm bei der Formel 1 vor.

Das Experimentierfeld Formel 1 ist weit umweltbewusster, als die Gegner es ihm zugestehen. Die aktuellen Turbo-Hybridmotoren sind die effizientesten im Motorsport überhaupt, für die Serie allerdings viel zu teuer. Die nächste Motorengeneration wird in vier Jahren die Elektrizität mit einbinden und mit synthetischen Kraftstoffen fahren, bis 2030 soll der ganze Rennbetrieb CO₂-neutral sein. Stefano Domenicali ist ein Schnelldenker, gern aber auch ein stiller Brüter, vor allem aber Macher: „Wir müssen die Balance halten und immer Top-Technologie garantieren.“

Der studierte Betriebswirt hat sich viel von seinem Freund Michael Schumacher abgeguckt, vor allem dessen Akribie: „Michael war nie zufrieden. Er hat immer sehr detailliert analysiert, wie er und das Team sich noch weiter verbessern können.“ Ähnliche Charakterzüge erkennt er bei Mick Schumacher, dem Sohn des Champions: „Von der professionellen und hingebungsvollen Arbeitseinstellung her ist er genau wie sein Vater.“

EINST ENGE VERTRAUTE

Großer Preis von Deutschland 2012: Michael Schumacher und Stefano Domenicali auf dem Hockenheimring



Die Teamchefs der Formel 1, die längst keine Garagisten mehr sind, sondern clevere Finanzmanager wie Toto Wolff bei Mercedes, sind eine schwierige Klientel. Sie achten den smarten Mann mit der kratzigen Italo-Stimme und dem charmanten Akzent jedoch nicht allein deshalb, weil er ihre eigenen Tantiemen um ein paar Millionen pro Jahr steigert. Sondern vor allem, weil er den Stallgeruch des Motorsports hat, aber trotzdem ein knallharter Industrieboss sein kann. Genau das Richtige für eine Disziplin, in der sich Sport und Show, Technik und Business vermählen. Wenn es sein muss, scheint durch den italienischen Charme der Killerinstinkt durch. Auch hier dürfte die bei Ferrari herrschende Machiavelli-Mentalität die beste Schule gewesen sein. In ein Raster will er sich nicht pressen lassen: „Ich will keine Rolle spielen. Ich bleibe der, der ich immer war, und mache den Job auf meine Art. Dazu gehörte schon immer, jedem zuzuhören und Input zu geben. Am Ende will ich möglichst viele Interessen berücksichtigen.“ Allerdings immer mit einer klaren Maxime: „Groß denken bringt große Belohnungen.“ Als CEO der Formel 1 mit Sitz in London muss er Marktschreier, Notarzt, Buchprüfer, Visionär und Trainer in einem sein. Ganz, wie es der Titel des Netflix-Erfolgs beschreibt: „Drive to Survive“. Im eigenen O-Ton: „Du musst klarmachen, was du willst.“

Der Hang zum Entertainment, den man beim kühlen Rechner nicht gleich vermutet, drückt sich durch sein Vergnügen an der spektakulären Formel-1-Premiere in Miami in diesem Frühjahr aus, im Herbst 2023 wird erstmals in Las Vegas gefahren. Der US-Markt, für die Sponsoren noch immer einer der wichtigsten, wird nach jahrzehntelanger Vernachlässigung inzwischen richtig gut versorgt, die Zuwachsraten sind entsprechend. Überhaupt sind praktisch alle 22 Rennen in dieser Saison ausverkauft. Und zwei Tage nach Ausbruch des Ukraine-Kriegs hatte sich die Formel 1 bereits Russlands entledigt. Domenicali hat nicht nur seinen Stolz, sondern auch seine Werte: „Ich sah es als unsere Pflicht an, ein Zeichen zu setzen.“

Dass er zwischendurch in der Autoindustrie gearbeitet hat, ist ein großer Vorteil. Als er nach seiner Abstinenz das erste Mal wieder durch das Fahrerlager ging, hatte er das Gefühl, als sei die Zeit stehen geblieben: „Ich hatte den Blick von außen, mein Spektrum hatte sich erweitert. Wer zu tief ins Geschäft verstrickt ist, dem fehlt manchmal die Sicht aufs große Ganze. Diese Erfahrungen lasse ich ins System mit einfließen.“ Kurzerhand hat er alle 20 Rennfahrer zu Formel-1-



„Es gibt keinerlei HÜRDEN FÜR PILOTINNEN in der Formel 1“

STEFANO DOMENICALI

Botschaftern ernannt: „Die Rennfahrer sind die wahre Seele unseres Sports, sie werden für die Zukunft entscheidend sein. Es gab noch nie so viele talentierte Rennfahrer wie heute. Sie können neue Generationen inspirieren.“ Einen Chinesen hat er seit dieser Saison im Kader, fehlt nur noch eine Frau: „Es gibt keinerlei Hürden für Pilotinnen. Früher oder später wird das auch passieren, aber es muss auf dem sportlichen Weg passieren. Wir können und sollten das nicht auf andere Art forcieren.“ Von künstlicher Spannung hält er auch sonst wenig: „Es liegt in der Natur des Sports, dass die Action auf der Rennstrecke über seine Attraktivität entscheidet.“ Dafür wiederum tut er alles: „Der Job an der Spitze der Formel 1 ist der beste, den ein Manager haben kann. Denn bei allem Drama können der Sport und seine Beteiligten wie eine Familie sein. Am Ende ziehen alle in eine Richtung mit. Deshalb bin ich auch sicher, dass wir die Formel 1 größer und besser als jemals zuvor machen können.“ Dafür steht er früh auf, er bezeichnet sich als Early Bird: „Mach das meiste aus deinem Tag.“ Meistens geht er morgens laufen, wenn nicht, spaziert er an Rennwochenenden über die Strecke. Für ihn gibt es sonst nur noch zwei Sportarten: Wann immer irgendwo ein NBA-Spiel oder ein Rennen der MotoGP läuft, klebt Domenicali vor dem Bildschirm.

Abends, auf der Fahrt nach Hause, pflegt er ein Ritual. Beim Blick in den Rückspiegel beginnt er mit seinem persönlichen Debriefing des Arbeitstags. Bislang empfindet er seinen Job immer noch als Privileg: „Es gibt keinen besseren auf der Welt. Ich bin stolz darauf, was wir leisten. Ich spüre die gleiche Intensität wie an meinem ersten Arbeitstag bei Ferrari.“ Er kann das in zwei Worten beschreiben, was er von dem Posten hält: „Double wow.“



SCHWERES GESCHÜTZ

Die Panzerung des Mercedes-Benz S 680 Guard schützt sogar vor Granat- und Sprengstoffangriffen – und erhöht das Gewicht des Fahrzeugs auf circa 4,5 Tonnen





TESTFAHRT

Des KANZLERS neuer WAGEN

Zentimeterdicke Stahlplatten, kugelsicheres Glas und über vier Tonnen Gewicht: Gepanzerte Limousinen wie der MERCEDES-BENZ S 680 GUARD bieten gefährdeten Personen vom Kaiser bis zum Kanzler Schutz vor Angriffen. Unterwegs in einer rollenden Festung

text

FABIAN HOBERG

fotos

TOM KÖNIG

H

ektischer Verkehr draußen. Hupende Autos. Doch im Innenraum bleibt es leise. Kein Ton dringt von außen nach innen. Sechs Zentimeter dicke Scheiben und viele Panzerplatten schotten die Insassen von der Außenwelt ab. Aber nicht nur Geräusche sollen draußen bleiben, sondern vor allem Kugeln. Willkommen in der gepanzerten Limousine Mercedes-Benz S 680 Guard. Das Sonderschutzfahrzeug dient Politikern, Königsfamilien oder hochrangigen Managern als rollender Panzerschrank.

SCHUTZTARNUNG

Von außen ist die Panzer-Limousine kaum von einer normalen S-Klasse zu unterscheiden



1



2



3



4



5

SONDERAUSSTATTUNG

1 Leder, Alcantara und Teppiche machen die Fahrgastzelle zum wohnlich-komfortablen (Über-)Lebensraum. 2 Spezielle Aktoren sorgen dafür, dass sich die gepanzerten Türen trotz ihres Gewichts von jeweils 200 Kilogramm leicht öffnen und schließen lassen. 3 Dank der Vollgummimanschetten der Michelin-Pax-Reifen kann man selbst mit einem Platten noch mit bis zu 80 km/h über 30 Kilometer weit fahren. 4 Die sechs Zentimeter dicken und rund 40 Kilogramm schweren Scheiben müssen durch einen speziellen elektrohydraulischen Fensterheber bewegt werden. 5 Neben Blaulicht, Funk und Gegensprechanlage gehören auch eine Feuerlöschanlage und ein Notfall-Frischlufsystem zur Bordausrüstung

Z

zu ihrem Schutz entwickelte Mercedes eine neue Fahrgastzelle. Denn lediglich ein paar Stahlplatten zusätzlich an die Karosserie zu schrauben und ein bisschen Sicherheitsglas halten nicht alle Kugeln auf. „Beim S 680 Guard setzen wir erstmals auf einen eigenen, in sich geschlossenen Schutzraum“, sagt Mercedes-Guard-Entwicklungsingenieur Thomas Bentel. Splitterschutzmatten im Dach und weitere Aramidplatten verstärken den Schutz. Das macht sich auf der Waage bemerkbar: Eine Tür wiegt 200 Kilogramm, der Unterboden 120 Kilogramm. Das Panzerglas-Sandwich mit Polycarbonat-Folien für jede der sechs Zentimeter dicken Seitenscheiben bringt es auf rund 40 Kilogramm, dazu kommen elektrohydraulische Fensterheber mit Notöffnungssystem. Die Frontscheibe allein bringt 120 Kilogramm auf die Waage, die Heckscheibe 100 Kilogramm. Fahrfertig wiegt die S-Klasse je nach Ausstattung rund 4,5 Tonnen – doppelt so viel wie eine normale S-Klasse.

Damit es standesgemäß vorwärts geht, schiebt ein 6,0-Liter-V12-Motor mit 612 PS Leistung und 830 Nm Drehmoment den 4,5 Tonnen schweren Mercedes an. Von 0 auf 100 km/h braucht die Limousine nur 8,3 Sekunden. Bloß bei der Höchstgeschwindigkeit ist bei 190 km/h Schluss. Aber nicht weil dem Motor die Puste ausgeht, sondern weil die Reifen für höhere Geschwindigkeiten nicht zugelassen sind. Dafür bieten sie ein anderes Extra: Nach einem Anschlag geht es auch mit einem platten Reifen mit bis zu 80 km/h über 30 Kilometer weit. „Wichtig ist, dass die Insassen schnell aus der Gefahrenzone kommen“, sagt Thomas Bentel. In den Michelin-Pax-Reifen sitzen Vollgummimanschetten. Entweicht die Luft, fährt der Chauffeur einfach weiter. Lediglich durch die Reifendruck-Kontrolllampe merkt er den Defekt. Selbst eine Detonation oder ein Brand kann den Insassen nichts anhaben. Feuer bekämpft in

Mercedes-Benz S 680 GUARD

Geschwindigkeit **190 KM/H** *Leistung* **612 PS**
0–100 km/h **8,3 SEKUNDEN** *Gewicht* **4500 KG**
Preis **CA 544.000 EURO**

der gepanzerten S-Klasse eine integrierte Löschanlage mit zehn Düsen unterm Auto. Bei einem Gasangriff presst Sauerstoff mit Überdruck Luft aus dem Innenraum, sodass kein Gas eindringen kann.

Bei der ersten Kurve wird das Gewicht der S-Klasse spürbar. Trotz Allrad schiebt die schwere Karosserie über die Vorderräder, kippt leicht zur Seite. Wie mit einem voll beladenen Transporter wedelt der Chauffeur besser sanft in weitem Bogen um Hindernisse. Auch beim Bremsen sollte er vorausschauend unterwegs sein und ein paar Meter mehr einplanen als bei einem normalen Auto. Mercedes integriert daher beim Kauf ein spezielles Fahrsicherheitstraining.

Im Innenraum merken Passagiere vom trägen Fahrverhalten nichts. Das gepanzerte Fahrzeug unterscheidet sich kaum von der normalen S-Klasse. Feines Leder überspannt wie gewohnt die Sitze, ergänzt durch Alcantara an der Decke und Teppich am Boden. Lediglich an der geringen seitlichen Kopffreiheit wird deutlich, dass daneben zentimeterdicke Panzerplatten Kugeln aufhalten sollen. Je nach Blickwinkel entsteht so eine leichte Verzerrung durch die Frontscheibe, breite schwarze Rahmen verkleinern zudem das Sichtfeld. „Für uns ist es entscheidend, dass der Passagier kaum einen Unterschied zu einer normalen S-Klasse merkt“, sagt der Entwickler. Zivile Schutzfahrzeuge sollen nicht auffallen, sondern wie normale Limousinen aussehen – Understatement zählt immer noch zum besten Schutz. Was dagegen jeder Passagier sofort merkt, ist das helle Surren der Tür beim Auf- oder Zuziehen: Tür-Aktoren unterstützen sie, um das 200 Kilogramm schwere Bauteil ohne viel Krafteinsatz zu bewegen. Der Kommunikation mit der Außenwelt dient eine Gegensprechanlage mit Mikrofonen in den Spiegelgehäusen und einem Lautsprecher im Radkasten.

Mercedes ist seit mehr als 80 Jahren im Geschäft, baut pro Jahr rund 400 gepanzerte Fahrzeuge. So konnte sich bereits der japanische Kaiser Hirohito ab dem Jahr 1930 in einem gepanzerten Mercedes sicher fühlen. Getrieben durch die politischen Unruhen der 70er-Jahre, stieg Helmut Schmidt als erster deutscher Kanzler in einen gepanzerten Mercedes um, sein Nachfolger Helmut Kohl blieb ebenfalls der Marke treu. Erst unter Gerhard Schröder kamen andere Hersteller ins Spiel, Angela Merkel ließ sich neben einem Mercedes S Guard oft in einem Audi A8L Security oder einem BMW 760 LI High Security kutschieren. Olaf Scholz dagegen präferiert wohl wieder Mercedes.

Emmanuel Macrons Begleiter hingegen sind unter anderem ein Citroën DS7 Crossback oder ein Peugeot 5008, natürlich gepanzert. Boris Johnson fährt

geschützt im Jaguar XJ Sentinel, der chinesische Staatschef Xi Jinping in einer gepanzerten Version des Hongqi HQE. Wladimir Putin ließ sich extra ein Auto bauen – den 6,5 Tonnen schweren Aurus Senat. „The Beast“ heißt

die Staatskarosse von Joe Biden. Der Cadillac One setzt auf eine über zwölf Zentimeter dicke Panzerung.

Damit die Autos wirklich sicher sind, lassen Hersteller ihre Fahrzeuge von einem der drei Beschussämter in Deutschland prüfen. Zur Zertifizierung des Mercedes malträtierte das Beschussamt Ulm mit einem Präzisionsgewehr die Autos von allen Seiten und aus allen Winkeln. Bei der ballistischen Prüfung werden die Wagen je nach Modell bis zu 500-mal beschossen. Dazu folgen Versuche mit Granaten auf dem Dach, einer Sprengladung unterm Fahrzeug und Detonationen von 12,5 Kilogramm PETN-Sprengstoff neben dem Auto. Genaue Prüfkriterien hält das Amt unter Verschluss. Topsecret. Nur so viel: Die Scheiben dürfen im Innenraum nicht splintern, andere Teile nicht durchschlagen. Während des Angriffs müssen neuartige Bio-Dummys mit knochen- und weichteilartigen Konstruktionen wie beim Menschen die Tortur über sich ergehen lassen und werden anschließend auf innere Verletzungen untersucht.

Die besondere Sicherheit kostet: Rund 544.000 Euro müssen Kunden dafür bezahlen. Für das Fahren dieses Panzers reicht in Deutschland übrigens kein normaler Pkw-Führerschein, aufgrund des Gewichts braucht es mindestens eine Lkw-Lizenz der Klasse C1. Schließlich verhalten sich die 4,5 Tonnen der Limousine im öffentlichen Straßenverkehr auch wie ein Kleinlasten.

Der Autor testete den Wagen auf Einladung des Herstellers.

STAATSTRAGEND

1 Mit dem Modell *Nürburg 460* stieg Mercedes im Jahr 1928 in den Markt für gepanzerte Fahrzeuge ein. **2** Auch Helmut Kohl fühlte sich in einer gepanzerten Staatskarosse von Mercedes sicher. **3** Nachdem Angela Merkel öfter auch im Audi oder BMW unterwegs war, setzt Bundeskanzler Olaf Scholz wieder vermehrt auf Mercedes-Benz

2



3



1





INTERVIEW

„Unter Modell-Sammlern gibt es wirklich POSITIV VERRÜCKTE“

KLEINER BRUDER

Das Original des Mercedes-AMG GT Black Series kostet mehr als eine Drittelmillion, das Modell aus der französischen Manufaktur Norev im Maßstab 1:18 gerade mal 110 Euro – macht vielen Männern aber ähnlich Spaß

*Andreas A. Berse,
Chefredakteur der
Fachzeitschrift „Modell-
fahrzeug“, über die
MÄNNLICHE
LEIDENSCHAFT für
Spielzeuge, Statussymbole
und Werte, die nur
selten auch echte
Geldanlagen sind*



DER EXPERTE

Andreas A. Berse leitet die Redaktion der Zeitschrift „Modellfahrzeug“, die zweimonatlich 19.000 Käufer findet. 90 Prozent der Leser sind männlich und zählen zu den – geschätzt – rund 250.000 Modellsammlern in Deutschland. Keiner kennt mehr von ihnen persönlich als er

h

FOTOS: MARKUS BOLSINGER, CHRISTIAN HOFFMANN

Herr Berse, warum sammeln Männer Modellautos?

Das Auto ist ein männliches Statussymbol, immer noch, obwohl es in der jungen Generation etwas nachlässt. Mit dem Modellautosammeln geht es meistens so los, dass ein Kunde zum Händler kommt und sagt: „Ich hatte früher einen Käfer, einen Kadett B und einen 3er-BMW, und die

text

**THOMAS
BECKER**

will ich jetzt in irgendeinem Maßstab haben, möglichst in den Farben, die meine Autos damals hatten.“ Der Kunde bestellt sozusagen seine persönliche Auto-Biografie. Wenn er Audi-Fahrer war, sammelt er vielleicht Audi-Miniaturen. Und denkt irgendwann: Audi war doch mal in der DTM. Das interessiert mich auch! Die Faszination dieses Marktes, auf dem ich mich seit mehr als 30 Jahren bewege, ist die Vielfalt der Sammler.

Wie hoch ist der Männeranteil?

Bei den Lesern von „Modellfahrzeug“: rund 90 Prozent. Aber was die Männer interessiert und was sie sammeln, ist sehr individuell. Wenn wir zu Sammlern kommen und sehen, wie sie ihre Modelle präsentieren: Da kommen ganz unterschiedliche Charaktere zum Vorschein. Es gibt auch wirklich positiv Verrückte. Manche haben ein privates Modellauto-Museum. Ich habe mal eine Käfer-

Sammlung gesehen, da waren in einem Haus die Modelle, und im anderen Haus hat der Sammler mit seiner Familie gewohnt. So was gibt's wirklich, das hängt aber natürlich vom Geldbeutel ab. Manche präsentieren ihre Sammlungen im ganzen Haus, andere in ihren Erwachsenen-Spielzimmern. Wer viele große Modelle, etwa in 1:18 sammelt, die nicht mehr alle in Vitrinen passen, hat sie teilweise im Karton im Keller. Da hat man es als Wiking-Modellauto-Sammler einfacher.

Sie meinen den Hersteller, der hauptsächlich im Maßstab 1:87 liefert?

Genau. Ich habe mal einen Wiking-Sammler besucht, der hatte rund 40.000 verschiedene Modelle. Die hat er in Architektenschränken aufbewahrt. Riesige Schränke mit lauter fünf, sechs Zentimeter hohen Schubladen.



MIT LIEBE

Was Sammlerherzen heftig pochen lässt, ist bei Herstellern wie der deutschen Modell-Manufaktur CMC der Anspruch: dass die Autos wie dieser Mercedes SLR McLaren im Maßstab 1:12 mit gleicher Liebe zum Detail montiert werden wie die Originale

Wie können einzelne Männer denn 40.000 Modelle ansammeln?

Weil sie als Kind damit sehr gern gespielt haben, jetzt als Erwachsene nicht so ganz arm sind und sich diesen Traum in extremer XXL-Form erfüllen können. Solche Sammler gehen zum Händler und sagen: „Ich will jedes Wiking-Modell haben, das es gibt.“ Es gibt aber auch tolle Sammlungen mit ausgesuchten Raritäten, die über Jahrzehnte mit einem relativ kleinen Budget aufgebaut worden sind und trotzdem ihre Ausstrahlung haben. Wir haben auch mal jemanden besucht, der hat Modellautos als Spardosen gesammelt. Ein anderer hat nur Modellautos in der Farbe Pink gesammelt. Einer hatte selber ein Series-I-Jaguar-E-Type-Coupé in Rot mit schwarzen Sitzen in der Garage stehen und hat alles dazu gesammelt, was er bekommen konnte: Modelle aus Schokolade, aus Gummi und als Teekanne aus England in Porzellan. Es gibt nichts, was es nicht gibt.

Was und wie sammeln Sie selbst?

Ich sammle völlig chaotisch. Ich habe kein Thema, keinen bevor-

zugten Maßstab. Ich habe Traktoren, Sportwagen, Oldtimer, Formel-1-Wagen, eine Designstudie – ich sammle einfach, was mir gefällt. Ich bin da anarchisch. Aber mir macht das am meisten Spaß.

Während der Corona-Pandemie hatten viele Leute plötzlich eine Menge Zeit für ihre Hobbys und waren viel zu Hause. Hat das die Sammelleidenschaft beflügelt?

Ja, ich habe von vielen gehört: „In diesen zwei Jahren habe ich wieder neu gelernt, wie toll mein Hobby ist.“ Die haben ihre Autos aus dem Regal geholt und Revue passieren lassen, was sie in den letzten 30 Jahren angesammelt hatten. Ich kenne einen langjährigen Leser, der sitzt gern allein in seinem Zimmer, hört Rockmusik und schaut sich seine Modelle an. Das mag oldschool sein, aber irgendeine Faszination scheint es ja zu haben.

Wie ist der Mensch eigentlich aufs Modellesammeln gekommen?

Übers Spielzeug. Schon vor einigen tausend Jahren haben die Phönizier aus Holz und Textilien Streitwagen nachgebaut, teilweise mit Gold verziert, für die Kinder der Regenten. Das kann man sich im Sonneberger Spielzeugmuseum anschauen. Auch als Anfang des 19. Jahrhunderts die ersten Modelleisenbahnen aufkamen, waren die nur was für reiche Leute.

Heute dürfte das Sammeln durch alle Gesellschaftsschichten gehen. Kann man die Zahl der Sammler in Deutschland beziffern?

Wir verkaufen alle zwei Monate 19.000 Hefte, „Modellfahrzeug“ ist im deutschsprachigen Raum das führende Magazin. Die Zahl der ernsthaften Sammler in Deutschland ist sicher sechsstellig, im Bereich einer Viertelmillion mindestens.

Reden wir über die Stars des Modellmarkts: Wie teuer ist die „Mona Lisa“ der Mini-Flitzer?

Das kann niedrig sechsstellig werden. Ich kenne Besitzer eines historischen Aston Martin oder auch eines Ferrari, die sich ein einziges Modell ihres Oldtimers im Maßstab 1:8 haben anfertigen lassen. Limitierung auf ein Unikat: Extremes geht's nicht. Oder Modellautos aus der Amalgam-Kollektion, der Ferrari 330 P4 zum Beispiel: Da gibt es Modelle, die sind „race weathered“, das heißt, sie zeigen – meist von Hand bemalt – jedes Detail, das ein bestimmtes Auto nach einem bestimmten Rennen hatte, von Beschädigungen der Karosserie über abgenutzte Reifen bis hin zu Schmutzspuren. So ein Modell kostet schon mal geschmeidige 17.000 Euro. Das Schöne ist aber: Sie können auch Hotwheels-Autos sammeln, die kriegen Sie schon für 2,95 Euro im 1:64-Maßstab, der ist zurzeit wieder im Kommen. Dafür brauchen Sie dann auch nicht so

„Sammler brauchen TOLERANTE LEBENSPARTNER“

ANDREAS A. BRESE

viel Platz. Sonst sagt der Ehepartner irgendwann: „Hallo, ich wohne auch noch in diesem Haus und nicht nur deine Modellautos!“ Sammler brauchen tolerante Lebenspartner.

Taugen Modellautos auch als Geldanlage?

Das ist bei einigen wenigen Sammlern eine Motivation, aber ich kann davon nur abraten. Es gibt schon Autos, die an Wert gewinnen, aber Prognosen, was in 10 oder 20 Jahren mehr wert sein wird, sind sehr schwierig. Es gibt gewisse Parameter und gewisse Marken, die Preisstabilität versprechen, aber das ist wie an den Börsen: Schaut man sich die Prognosen der Gurus zehn Jahre später an, sind 80 Prozent davon in die Hose gegangen.

Wo wird denn gehandelt?

Auf Tauschbörsen wie der Automania oder auch im Rahmen von Oldtimer-Messen oder beim Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring. Und natürlich tut sich viel bei Ebay und im Internet generell. Durch Corona hat der Online-Handel stark zugelegt. Andererseits gibt es immer noch sehr viele Leute, die sich vom Händler ihres Vertrauens beraten lassen, gerade wenn sie eine Sammlung aufbauen wollen oder ein bestimmtes historisches, antiquarisches Modell suchen.

Wie sehen Sie die Entwicklung des Marktes? Kommen Jünge-

re nach, oder wird der Durchschnittssammler immer älter?

Wir haben zum Glück nicht so eine extreme Entwicklung hinter uns wie der Modelleisenbahnmarkt, bei dem die Zielgruppe total überaltert war. Bei den Autos tut sich immer was, zum Beispiel dank Red Bull. Junge Leute trinken das, finden Formel 1 und DTM cool, und auch Filme wie die „The Fast and the Furious“-Reihe helfen uns in Sachen Nachwuchs für das Hobby. Da kommen dann die entsprechenden Film-Modelle auf den

Markt. Es gibt aber zurzeit auch gesellschaftliche Trends, die Modellautos aus den Kinderzimmern verdrängen. Einige umweltpolitisch überengagierte Eltern sagen: Mit Modellautos sollten unsere Kinder gar nicht mehr spielen.

Nur noch mit Modell-Lastenfahrrädern?

Genau. Aber ich glaube nicht, dass es so weit kommen wird. Mobilität wird in irgendeiner Form immer ein faszinierendes Thema für Menschen sein. Es wird sich sicher etwas verändern, es machen ja auch immer weniger junge Leute den Führerschein. Aber ich glaube, dass wir es schaffen, die individuelle Mobilität wesentlich umweltfreundlicher zu gestalten. Und dann bleibt das Auto auch ein Faszinosum. Das ist es ja nach wie vor, man sieht das gerade besonders in China. Das ist der Wachstumsmarkt für Modellautos schlechthin. Dort finden sie einfach alle Autos cool. Bei den Chinesen ist das Automobil im Ranking der Statussymbole das, was es bei uns in den 60er- und 70er-Jahren war.

Apropos umweltfreundlich: Gibt es eigentlich auch schon einen Tesla als Modell?

Gibt es, auch einen ID.3 und einen ID.4 von Volkswagen – und nur in China einen ID.5. Aber Elektroautos mit einem wirklich tollen Design habe ich noch nicht so viele gesehen. Leider! Da fehlt noch die Sexyness in der Optik. Aber es wird ein Thema werden. Der Taycan von Porsche verkauft sich als Modell schon sehr gut. Wenn das E-Auto-Design genug Ausstrahlung hat, wird es sich auch bei den Miniaturmodellen durchsetzen. 

2



HELDEN DER VITRINE

1 „Race weathered“ nennt man Amalgam-Modelle wie diesen Ferrari 330 P4 von 1967, bei dem sogar die Kratzer im Lack einem bestimmten Originalfahrzeug entsprechen. Der Preis: sagenhafte 17.345 Euro. **2** Modelle von Filmfahrzeugen wie dieses Batmobil nebst Batman-Figur im Maßstab 1:18 verführen vor allem den Nachwuchs zum Sammeln, Supercars wie der Brabus 800 Adventure im Maßstab 1:18 auch das ältere Publikum

1



DRIVE IST EINE SONDERPUBLIKATION VON

PLAYBOY DEUTSCHLAND

ISSN 0939-8546

Verlag und Redaktion

Kouneli Media GmbH, Kaiser-Ludwig-Platz 5, 80336 München

Telefon: 0 89/92 58-1972, Fax: 0 89/92 58-14 59, E-Mail: info@playboy.de; Internet: www.playboy.de

CHEFREDAKTEUR: Florian Boitin

STELLV. CHEFREDAKTEUR/TEXTCHEF: Philip Wolff

ART DIRECTOR: Stefan Müller

BILDCHIEF: Corinna Beckmann

MOBILITY & LIFESTYLE: Michael Brunnbauer (Leitung)

PICTORIALS DIRECTOR: Kathrin Stadler

PICTORIALS: Natasa Mermer (stellv. Leitung)

SENIOR EDITOR: David Goller

TEXTREDAKTION: Julia Haase (Volontärin); Philipp Nowotny (extern)

REPORTAGE: Alexander Neumann-Delbarre (extern)

BILDREDAKTION: Lea Schmitt

GRAFIK: Friederike Keup, Linda Lorenz; Kilian Pöpsel (Auszubildender)

SENIOR MEDIENGESTALTER: Bojan Likic

SENIOR EDITOR ONLINE: Nina Habres

MITARBEITER DIESER AUSGABE: Thomas Becker, Fabrice Braun, Elmar Brümmer, Steve Copley, Fabian Hoberg, Bernhard Huber, Michael Kneissler, Michael Köckritz, Roland Löwisch, Marion Punschke, Riocam, Chiara Schorbach, Studio Schöttger, Wolfgang Wieland, Jürgen Zöllter

REPRO: eupro Medientechnik GmbH

SCHLUSSREDAKTION: Die Lektorey Madl – Ruschmann, München

VERANTWORTLICH FÜR DEN REDAKTIONELLEN INHALT: Florian Boitin;

Anschrift siehe Verlag und Redaktion. Playboy Deutschland ist ein Magazin der Kouneli Media GmbH.



PLAYBOY-SERVICE

ABO-SERVICE

Änderung von Konto- und Adressdaten/Urlaubsnachsendung

Telefon: +49/(0)4 51/49 06-8 20

E-Mail: playboy@medienexpert.com

Anschrift: Playboy Kundenservice, Kouneli Media GmbH, Postfach 1145, 23600 Bad Schwartau

DATENSCHUTZANFRAGE

Telefon: +49/(0)89/92 58-1972

Fax: 0 89/92 58-14 59

E-Mail: datenschutz@kouneli-media.de

PLAYBOY-NEWSLETTER

www.playboy.de/newsletter

E-Mail: chefredaktion@playboy.de

EINZELHEFTBESTELLUNG

(Print & Digital)

shop.playboy.de

LESERSERVICE & LESERBRIEFE

Telefon: +49/(0)89/92 58-1972

Fax: 0 89/92 58-14 59

E-Mail: info@playboy.de

KOUNELI MEDIA

GESCHÄFTSFÜHRER KOUNELI MEDIA GMBH: Florian Boitin, Myriam Karsch

REFERENTIN DER GESCHÄFTSFÜHRUNG & PRESSEANFRAGEN: Katharina Mross

VERLAGSLEITUNG: Myriam Karsch

BRAND DIRECTOR: Oliver Horn (extern)

HEAD OF MARKETING: Elisabeth Schmidt

DIRECTOR OF TECHNOLOGY: Bojan Likic

HEAD OF CRM: Michael Zgolik (extern)

PROJEKTMANAGER VERLAGSLEITUNG: Sonja Ullmann

SENIOR PRODUCT MANAGER DIGITAL: Yannic Riegger

DIGITAL BRAND & CREATIVE MANAGER: Timo Schlosser

TEAM-ASSISTENZ: Lijel Baron, Anna Bauer, Johanna Rhoden

VERANTWORTLICH FÜR DEN ANZEIGENTEIL: Johanna Gassner, AdTech Factory GmbH, Hauptstraße 127, 77652 Offenburg. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 20, gültig ab 1. Januar 2022.

VERTRIEB: Markus Cerny (Leitung), Lucas Lutz

VERTRIEBSFIRMA: MZV GmbH & Co. KG, 85716 Unterschleißheim, Internet: www.mzv.de

VERMARKTUNG: BCN Brand Community Network GmbH, Geschäftsführer Burkhard Graßmann. Veröffentlichung gem. Art 8 Abs. 3 des Bayerischen Pressegesetzes:

VERLAG: Kouneli Media GmbH

PLAYBOY INTERNATIONAL GROUP

PRESIDENT, INTERNATIONAL, OPERATIONS & STRATEGY: Reena Patel, PhD.;

SENIOR DIRECTOR, INTERNATIONAL LICENSING: Hazel Thomson

Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen. Nachdruck ist nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags gestattet. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigungen auf digitale Datenträger. Playboy Deutschland darf nur mit Genehmigung des Verlags in Lesezirkeln geführt werden. Der Export von Playboy Deutschland und der Vertrieb im Ausland sind nur mit Genehmigung des Verlags statthaft. Playboy Deutschland erscheint monatlich.

EINZELPREIS: € 8,90 inkl. gesetzlich gültiger MwSt., PLAYBOY, PLAYMATE, PLAYMATE DES MONATS, PLAYMATE DES JAHRES, das RABBIT-HEAD-Design und FEMLINMARKE sind Marken von Playboy Enterprises International, Inc. und werden gemäß der erteilten Lizenz verwendet.

© 2022, soweit nicht anders vermerkt, by Kouneli Media GmbH.

PRINTED IN GERMANY



DRUCK: Druckhaus Kaufmann, Ernst Kaufmann GmbH & Co. KG, Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

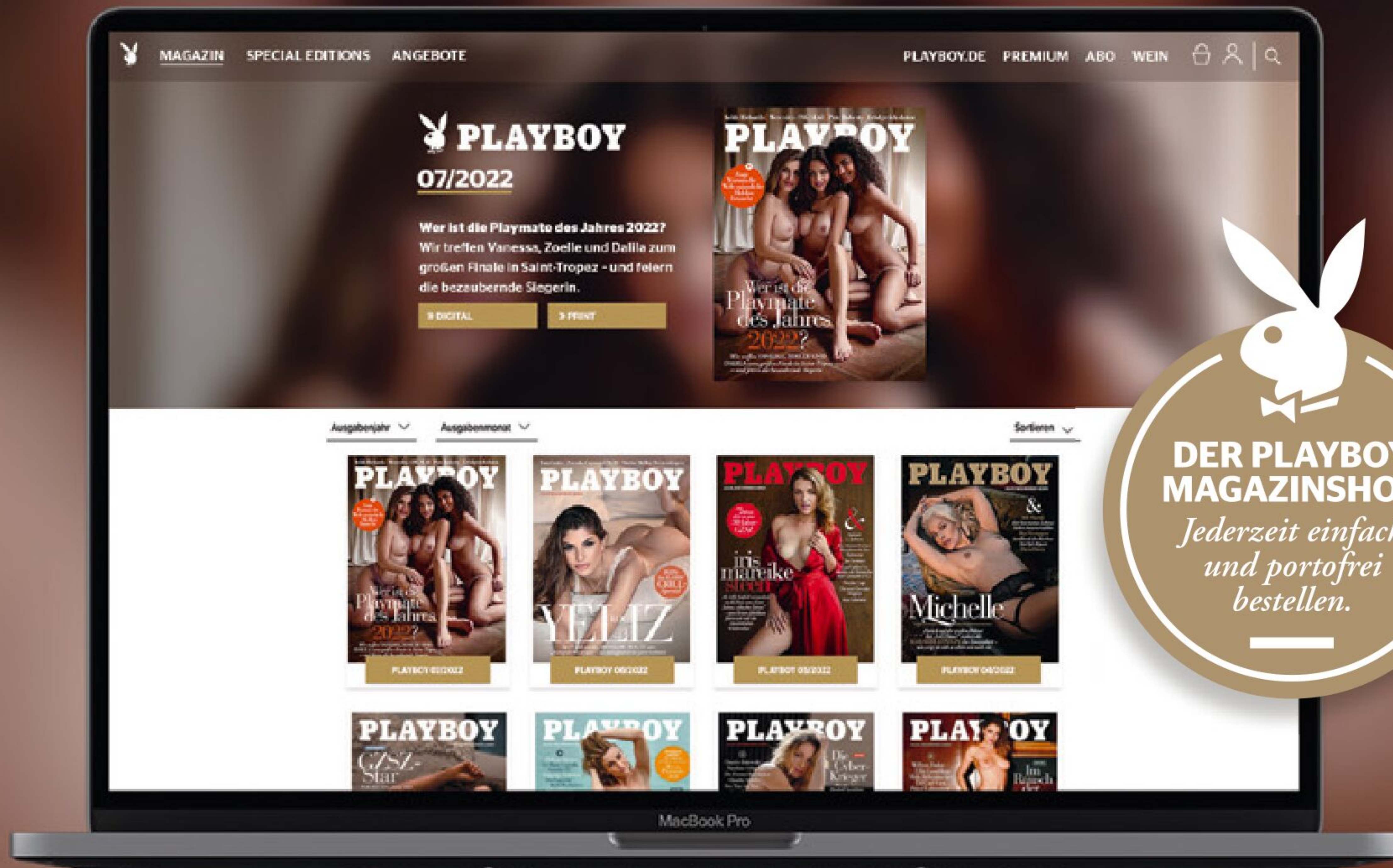
Playboy (German) (USPS no. 323) is published monthly by Kouneli Media GmbH.

Known Office of Publication: Data Media (a division of Cover-All Computer Services Corp.), 2221 Kenmore Avenue, Suite 108, Buffalo, NY 14207-1306. Periodicals postage is paid at Buffalo, NY 14205. Postmaster: Send address changes to Playboy (German), Data Media, P.O. Box 155, Buffalo, NY 14205-0155.

E-Mail: service@roltek.com. Toll free: 1-877-776-5835

AUSGABE VERPASST?

Das aktuelle Heft, digitale Sonder-Editionen und weitere Specials finden Sie auf
shop.playboy.de



KOSTENLOSE LIEFERUNG

Wir versenden den Playboy und die Special Editions kostenlos inner-halb Deutschlands.



SOFORT PDF DOWNLOAD

Laden Sie sich den Playboy als E-Paper (PDF) sofort in Ihrem Kundenkonto herunter.



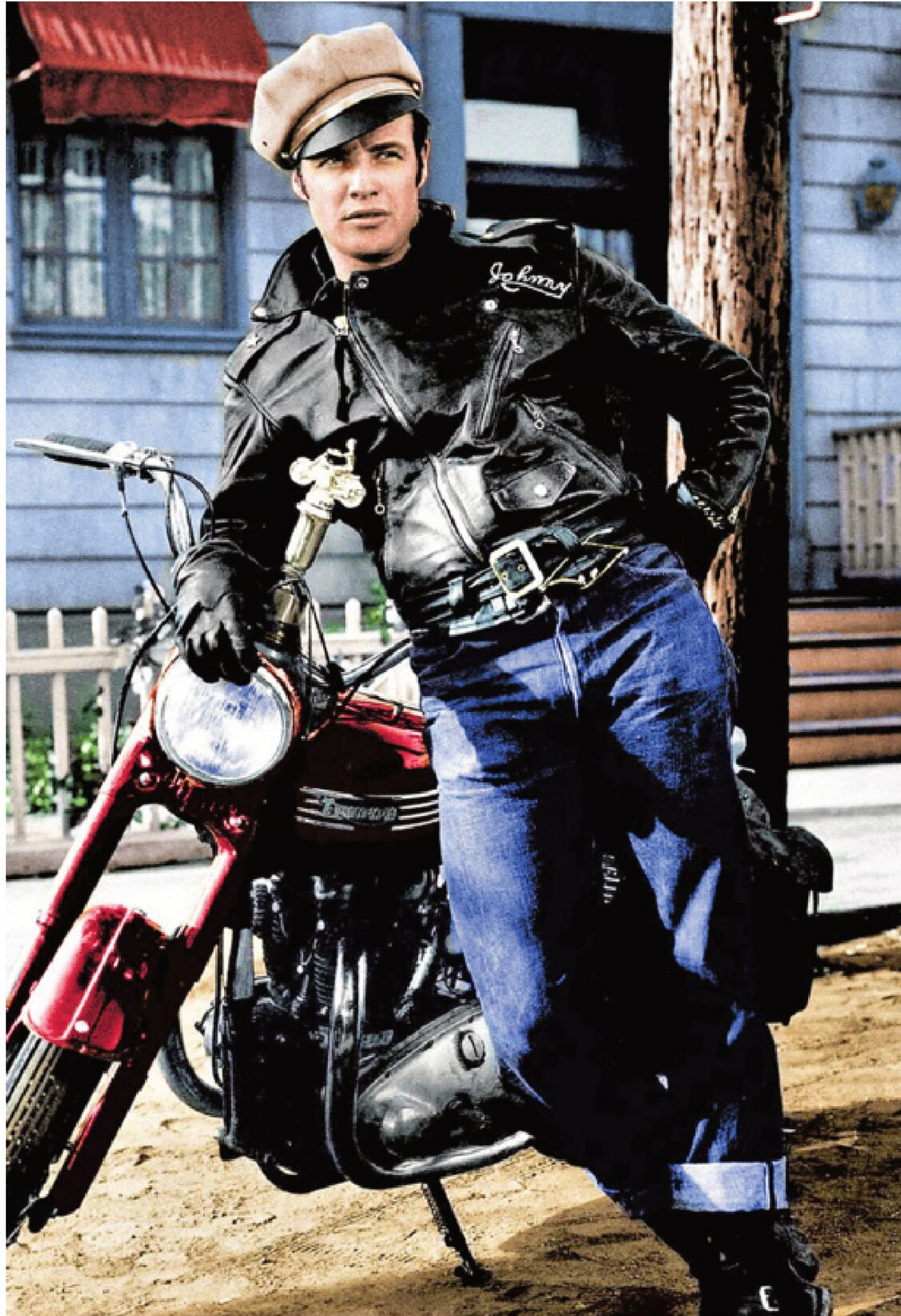
NEUTRALER UMSCHLAG

Wir schicken Ihnen den Playboy mit der Deutschen Post im neutralen Schutzumschlag zu.



NUR BEI UNS

exklusive digitale Special Editions, Bundles und viele weitere Angebote zum Sammeln und Sparen.



FOTOS: ALAMY/MARLON BRANDO AUS DEM FILM „THE WILD ONE“

„Nur wer seinen
eigenen Weg geht, kann
von niemandem
überholt werden“

MARLON BRANDO

SWIMSUIT 2022

Jetzt neu in Deutschland:

Das legendäre US-Magazin – mit vier verschiedenen Covern im Handel erhältlich oder online bestellen auf shop.sportsillustrated.de





OFFEN FÜR ANDERE ANSICHTEN

DAS LEXUS LC CABRIOLET

Das LC 500 Cabriolet vereint sportliche Freiheit und Eleganz. Der 5,0-l-V8-Motor beschleunigt in 4,6 Sekunden von 0 auf 100. Während Sie unter freiem Himmel den ultimativen Luxus des Interieurs genießen – umgeben von intuitiven Technologien und der Perfektion japanischer Handwerkskunst. Auch bei geschlossenem Verdeck – dazwischen liegen 15 Sekunden und ein Knopfdruck. **Mehr entdecken auf lexus.de/lcc**



Lexus LC 500 Cabriolet: Benziner, 341 kW (464 PS), Kraftstoffverbrauch Kurzstrecke (niedrig)/Stadttrand (mittel)/Landstraße (hoch)/Autobahn (Höchstwert)/kombiniert 22,6/12,3/9,6/9,2/11,7 l/100km, CO₂-Emissionen kombiniert 275 g/km. Die angegebenen Werte wurden nach dem WLTP-Prüfverfahren ermittelt.